نموذج ترخيص

أنا الطالب : عائشة راشد عبدالرحمن آل عيسى أمنح الجامعة الأردنية و / أو من تفوضه ترخيصاً غير حصري دون مقابل بنشر و / أو استعمال و / أو استغلال و / أو ترجمة و / أو تصوير و / أو إعادة إنتاج بأي طريقة كانت سواء ورقية و / أو إلكترونية أو غير ذلك رسالة الماجستير / الدكتوراة المقدمة من قبلي وعنوانها.

القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي دراسة حالة مملكة البحرين

وذلك لغايات البحث العلمي و/ أو التبادل مع المؤسسات التعليمية والجامعات و/ أو لأي غاية أخرى تراها الجامعة الأردنية مناسبة، وأمنح الجامعة الحق بالترخيص للغير بجميع أو بعض ما رخصته لها.

اسم الطالب: عائشة راشد

التوقيع:

التاريخ: ٤/١/٢٠١٨

القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي

دراسة حالة مملكة البحرين

إعداد

عائشة راشد عبد الرحمن آل عبد العزيز

المشرف

الأستاذة الدكتورة محاسن محمد الجاغوب

المشرف المشارك

الدكتور عبد السلام أحمد هماش

قدمت هذه الرسالة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في

القانون

كلية الدراسات العليا

الجامعة الأردنية

كانون أول، ٢٠١٧



قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة بعنوان : " القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي دراسة حالة مملكة البحرين "

وأجيزت بتاريخ ٢٠١٧/١٢/٢٤.

الأستاذة الدكتورة / محاسن محمد الجاغوب .... مشرفاً ....

أستاذ / القانون الدولي العام

الدكتور /عبدالسلام أحمد هماش .... مشرفاً مشاركاً ....

أستاذ مشارك / القانون الدولي

الأستاذ الدكتور / فيصل عودة الرفوع .... عضواً ....

أستاذ / القانون سياسي

الدكتورة / لينه عبدالله شبيب .... عضواً ....

أستاذ مشارك / القانون الإداري

الأستاذ الدكتور / غازي حسن الصباريني .... عضواً خارجياً ....

أستاذ / القانون الدولي العام (جامعة فيلادلفيا).



الإهداء

إلى أبي الذي تعب وشقى في حياته لتوفير لنا سبل الراحة والتعليم

وأمي التي لم تبخل بدعائها يوماً لي بتحقيق ما أتمنى...

وزوجي العزيز الذي وقف بجانبي ...

الباحثة

عائشة راشد

الشكر والتقدير

الحمد لله ربِّ العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد و آل بيته وعلى صحبه ومن استن بسنته ومن اهتدى بهديه إلى يوم الدين.

بعد إتمام هذه الرسالة المتواضعة إلا أني أتقدم بالشكر لكل يد قد قامت لي بالمساعدة والإرشاد والنصح والتوجيه خلال مرحله البحث والدراسة وإعداد هذا العمل.

وأخص بالشكر والامتنان والعرفان لدكتورتي وأستاذتي الفاضلة محاسن الجاغوب والدكتور الفاضل عبد السلام هماش جزاهما الله كل خير وأن يجعل هذا الجهد في ميزان أعمالهما، وللسادة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول مناقشة هذا البحث.

كما أتقدم بعظيم شكري إلى الأستاذ الدكتور غسان الجندي الذي كان لي مثل أعلى لحب القانون الدولي وعلى وجه أخص القانون البيئي فسأله الله أن يمد في عمره وينعم عليه الصحة والعافية.

الباحثة

عائشة راشد

فهرس المحتويات

القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي

دراسة حالة مملكة البحرين

إعداد

عائشة راشد عبد الرحمن آل عبد العزيز

المشرف

الأستاذ الدكتور محاسن محمد الجاغوب

المشرف المشارك

الدكتور عبد السلام هماش

الملخص

جاءت هذه الدراسة بهدف الوقوف على أهم العوامل التي تحقق القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من خلال التعاون المشترك بين دول منطقة الخليج العربي، وبالتحديد مملكة البحرين في ظل التأثر بأحكام القانون الدولي، وبيان مدى موائمة التشريعات المعمول بها في مجلس التعاون الخليجي وخاصة مملكة البحرين مع الالتزامات الدولية والتطور في مجال حماية البيئة البحرية.

وقد تم تقسيم الدراسة إلى خمس فصول، في البداية فصل تمهيدي تضمن أهداف وفرضيات الدراسة بالإضافة إلى الدراسات السابقة، في الفصل الأول تم تناول مفهوم التلوث البحري ومظاهره ومصادره، وقد خصص الفصل الثاني لبيان النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، أما الفصل الثالث فجاء لبيان مدى موائمة القوانين البحرينية مع الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، وفي النهاية توصلت لمجوعة من النتائج أهمها:

1. إن الإتفاقيات والمعاهدات التي انضمت إليها مملكة البحرين ليست كافية لمواجهة التلوث البحري، مع تعدد المصادر البيئية، ووجود تشريع قديم صادر بعام 1996، لا يتماشى مع ظهور المفاهيم الحديثة في الوقت الحاضر، وتعدد مصادر التلوث البيئي.
2. دمج التشريعات البيئية البحرينية وتحديث قانون البيئة البحريني الصادر 1996 لأنه أصبح قانون قديم، ويشتمل على المصطلحات القديمة، وبحاجة للمفاهيم المحدثة، والتوسع في نصوصه بتناول كافة أنواع الملوثات، ووضع عقوبات مشددة ورادعة للمخالفين .

الكلمات المفتاحية: القانون الدولي البيئي، المسؤولية الدولية، التلوث البحري، قانون البيئة البحريني.

مقدمة الدراسة:

على الرغم من أن التقدم العلمي والتقني أدى إلى إزدهار وتطور الحياة البشرية، إلا أنه من جهةٍ أخرى حمل معه وسائل تدمير لها، والتي قد تؤدي إلى فنائها ما لم يتم التوصل إلى وسائل قانونية وفنية للحد من الممارسات غير المسؤولة حيالها، حيث أن التوسع الكبير الذي شهدته دول العالم عامة ودول الخليج العربي خاصةً في القرن الماضي في معظم مجالات التنمية الصناعية والحضرية أدى إلى تزايد تهديد البيئة بشكل عام، والبيئة البحرية بشكل خاص، إذ أخد هذا النوع من التلوث بالإنتشار نتيجة ازدياد نشاط النقل البحري الدولي، وظهور الناقلات العملاقة التي تحمل المواد الضارة بالحياة البحرية وخاصةً النفط، فالمشكلة لا تتوقف عند حد استعمال النفط ومشتقاته، بل تكمن بما تسببه عمليات نقل النفط، إذ يعد التلوث الناتج عن تسرب النفط من أخطر أنواع التلوث البحري، فمجرد إختلاط النفط بالمياه سواء كان مادة خام أو مشتقاً منها، وينتشر انتشاراً سريعاً فوق سطحه، مما يؤدي إلى تكوين سد مانع ما بين البيئة البحرية والأكسجين.

وتأكيداً للقول المأثور بأن القانون مرآه تعكس الأوضاع المحلية والدولية المعاصرة، حاولت العديد من القوانين والأنظمة والدساتير تجسيد الإحترام اللافت لأحكام القانون الدولي وحقوق البيئة كونها الجيل الثالث من حقوق الإنسان[1]، وهذا ما ينعكس داخل أحكام تلك الدساتير[2]يتمتع الإنسان بالعديد من الحقوق غير القابلة للإنتقاص، كالحق في الحياة والحرية والتعلم وحقه في بيئة محمية من أي نوع من التلوث، بمنظور أدق حق الحصول على بيئة سليمة لصالح الجيل الحاضر والمستقبل للإرتقاء بواقع أفضل، وفي سبيل الوصول إلى هذا الواقع الحقيقي، تحاول العديد من الدساتير تجسيد الأحترام اللافت لأحكام القانون الدولي

---

(1)بشير، هشام، سبيطة، علاء (2013) : حماية البيئة والتراث الثقافي في القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط 1، ص11.

(2)جسدت مملكة البحرين اهتمام بالبيئة كمصطلح داخل نصوص دستورها وبالأخص في نص المادة (9\5) : تأخذ الدولة التدابير اللازمة لصيانة البيئة والحفاظ على الحياة الفطرية". دستور مملكة البحرين والصادر في 14 فبراير 2002، المرجع التشريعي لمجلس الشورى، 2014/2010،ص31.

وحقوق البيئة كونها الجيل الثالث من حقوق الانسان [1]، ويبدو أن هنالك تأثر متزايد بالمعايير الدولية ، وهذا ما ينعكس داخل أحكام تلك الدساتير[2] .

وقد ظهرت العديد من الجهود الإقليمية لحماية البيئة البحرية، لما تحتويه من خصوصية[3]، حيث أن النظرة المستقبلية تؤكد بأن هنالك وعي متزايد واهتمام كبير لقضايا البيئة، وعلى وجه التحديد قضية حماية البيئة البحرية، والتي تعد من القضايا حديثة النشأة، في ظل توجه داخلي للانضمام والمصادقة على العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية، كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، واتفاقية الكويت الإقليمية لعام 1978 من خلال التعمّق في البحث عن الوسائل التي من شأنها أن تحمي تلك البيئة البحرية وتحافظ عليها، وهذا ما ينعكس داخل دستور مملكة البحرين وقوانينها، باعتبارها إحدى دول مجلس التعاون الخليجي، إذ أصدرت مرسوم بقانون رقم(17) لسنة 1978 بالموافقة على اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث، بالإضافة إلى البروتوكول الملحق بها، والتي ارتبطت به مملكة البحرين في إنشاء مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية، وهذا ما أظهرته سياسة المملكة في إدراج أحكام الإتفاقيات ضمن سياستها الداخلية[4].

وعليه ومن خلال هذه الدراسة ستحاول الباحثة بيان مدى موائمة التشريعات المعمول بها في مجلس التعاون الخليجي وخاصة مملكة البحرين مع الالتزامات الدولية والتطور في مجال حماية البيئة البحرية.

مشكلة الدراسة:

([1])بشير ، هشام ، سبيطة ، علاء (2013) : حماية البيئة والتراث الثقافي في القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط 1، ص11.

([2])جسدت مملكة البحرين اهتمام بالبيئة كمصطلح داخل نصوص دستورها وبالأخص في نص المادة (9\5) : تأخذ الدولة التدابير اللازمة لصيانة البيئة والحفاظ على الحياة الفطرية". دستور مملكة البحرين والصادر في 14 فبراير 2002، المرجع التشريعي لمجلس الشورى، 2014/2010،ص31.

3) علوان، محمد (2007) : القانون الدولي العام،المقدمة والمصادر، دار وائل للنشر، عمّان الأردن، ص86.

(4)تظهر سياسة مملكة البحرين توجه نحو احترام الاتفاقيات الإقليمية وهذا ما تجلى في المرسوم بقانون رقم (17) لسنه 1978 ضمن نص المادة 2 والذي ألزم وزير الصحة بتنفيذ أحكام القانون ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية،ولمزيد من المعلومات حول مرسوم بقانون رقم(17) لسنة 1978 انظر الموقع التالي: موقع هيئة الإفتاء والتشريع البحريني:http://www.legalaffairs.gov.bh/ تمت زيارته تاريخ 2016/10/7.

تكمن مشكلة هذه الدراسة في بيان مدى موائمة التشريعات البحرينية للتشريعات والإتفاقيات الدولية، إذ أن دول مجلس التعاون الخليجي وبخاصة مملكة البحرين قد وقعت وانضمت إلى العديد من الإتفاقيات والمعاهدات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية إلا أن هذا الإلتزام يتطلب تعديل التشريعات الداخلية ومواكبة التطور في مجال حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي وفي منطقة الخليج العربي وهو ما تسعى الدراسة إلى الإجابة على حول مدى موائمة التشريعات المعمول بها في مجلس التعاون الخليجي وخاصة مملكة البحرين مع الإلتزامات الدولية والتطور في مجال حماية البيئة البحرية؟ بالإضافة إلى البحث في أن هل آليات حماية البيئة في الخليج العربي كافية؟ وهل النظام القانوني البحريني يضمن طرق قضائية لمحاسبة ملوثي البيئة؟

أسئلة الدراسة :

تأتي هذه الدراسة للإجابة على الأسئلة الآتية:

1. ما واقع التنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي؟ وما مدى شمولية الإتفاقيات الإقليمية والدولية لآليات قانونية في سبيل الحفاظ على البيئة البحرية؟
2. ما هي الحلول التي قدمتها إتفاقية الخليج؟ وهل تعد كافية في سبيل تحقيق حماية البيئة البحرية؟
3. هل نجح مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية في مملكة البحرين(MEMAC) في مكافحة القضايا البحرية؟
4. ما هي الآثار والنتائج السلبية الناجمة عن تعرض مملكة البحرين لعدم حماية بيئية وقائية؟
5. ما مدى التعويض عن الضرر البيئي الذي تتعرض له البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي؟ وما هي الآليات القانونية المتبعة كحلول لمستقبل بيئي صحي بعيداً عن أي ضرر؟

أهمية الدراسة:

نظراً لقلة الدراسات القانونية المتخصصة في البيئة البحرية في البحرين، فإن هذه الدراسة ستكون ذات فائدة لكل من العاملين والباحثين للإستفادة، والاقتصاديين للإطلاع، والقانونيين للدراسة والمعرفة في مجال حماية البيئة البحرية في البحرين.

وتتبلور الأهمية الأخرى للدراسة في أنها ستتناول أهم العوامل والأسباب التي تؤثر في مملكة البحرين بسبب عدم الحصول على حماية قانونية للبيئة البحرية في ظل وجود قضايا تشكل في حد ذاتها مشكلة للبيئة البحرية بعيداً عن أحكام الدستور، والقوانين ذات العلاقة والإتفاقيات الدولية. وبذلك الأمر ستسعى الباحثة إلى بيان حالات بعض الانتهاكات للبيئة البحرية داخل المملكة، وستحاول هذه الدراسة إلى

تحويل الحماية البيئية البحرية والقواعد القانونية إلى واقع عملي حقيقي وفق آليات فعالة تحارب التلوث بجميع أشكاله.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أهم العوامل التي تحقق القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من خلال التعاون المشترك بين دول منطقة الخليج العربي، وبالتحديد مملكة البحرين في ظل التأثر بأحكام القانون الدولي، من خلال التركيز على الأهداف:

1- الوصول إلى مدى فعالية القواعد القانونية التي تنظم موضوع حماية البيئة البحرية على الصعيدين الإقليمي والدولي.
2- التركيز على الصكوك الإقليمية التي تحدثت عن الحماية البيئية ومدى التزام دول الخليج العربي، لاسيما مملكة البحرين بها .
3- ضرورة تنبيه المجتمع الدولي و الإقليمي والداخلي إلى أهم القضايا البيئية التي تستحق الحماية الفعالة.
4- ترويج إستراتيجية حماية البيئة البحرية من خلال الضغط المجتمعي في سبيل تفعيل قوانين البيئة الداخلية والخارجية.
5- إيجاد مبادرة قانونية لتوحيد قوانين البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي .

الدراسات السابقة:

سعت الباحثة جاهدة في البحث عن دراسات مماثلة، وتوصلت إلى مجموعة من الدراسات ذات العلاقة ببعض متغيرات العنوان مثل:

1. **وليد غسان عبدالله، (2016)، مدى فعالية الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث[1]:** هدفت الدراسة إلى بيان الدور الذي تلعبه الدول والمنظمات الدولية الحكومية والمنظمات غير الحكومية في مجال حماية البيئة البحرية، إنما اعتمدت هذه الدراسة على بيان القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي ودراسة حالة مملكة البحرين. وقد توصلت هذه الدراسة بأن المؤتمرات الدولية البيئية ساهمت في تطوير القانون الدولي لحماية البيئة، مما نتج عنه تكريس حماية فعالية للبيئة البحرية من التلوث، فهذه المؤتمرات أوجدت المبادئ التي يقوم عليها القانون

---

(1) وليد غسان عبد الله،(2016) : مدى فعالية الآليات الدولية لحماية البيئة لبحرية من التلوث، أطروحة دكتوراه، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، ص18.

الدولي لحماية البيئة، كما أدت كثرة المؤتمرات الدولية والمعاهدات التي نتجت عنها لحماية البحرية إلى وجود تنوع في آليات رقابة وحماية البيئة البحرية، واختلاف فعالية هذه الآليات حسب مصدر التلوث البحري من جهة، وحسب الدول المطبقة لهذه الآليات من جهة أخرى، وأوصى الباحث إلى تبني سياسة عربية متكاملة لحماية البيئة البحرية من التلوث، والعمل على تعديل أحكام اتفاقيتي جدة لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي، وتعدل كل منهما لتشمل على أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر والأشكال الجديدة.

قانة يحيي (2014) : بعنوان " الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة":[1]

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة مدى تطبيق قواعد الحماية الدولية للبيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، ومدى كفايتها تلك القواعد لحماية البيئة البحرية، كما أنه تم استخدام المنهج التحليلي النقدي في دراسة موضوع المسئولية الدولية بانتهاك قواعد الحماية البيئية البحرية المقررة وبيان نوع المسئوولية الملقاة على منتهكي قواعد الحماية، ومدى نجاحها في إلزام احترام قواعد الحماية وردع منتهكي البيئة البحرية، وقد توصل الباحث إلى إن من الصعوبة تطبيق قواعد الإتفاقيات على أوضاع البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، بسبب أن تلك الإتفاقيات لا تلزم أطرافها النظر إلى المبدأ العام في القانون الدولي، وقد أوصى الباحث في بحثه بعقد الإتفاقيات مستقلاً تتعلق بالحماية البحرية بوجوب سريانها في أوقات النزاعات، وفي أوقات السلم،وإعادة النظر في الإتفاقيات التي تتضمن وقف هذه الإتفاقيات في حال قيام الحروب، وضرورة التمسك بمبدأ الحماية البحرية من الأضرار الناتجة عن استخدام بعض الوسائل أثناء القتال، وتوعية أطراف النزاع المسلح والمقاتلين بها المبدأ.

3. محمد عبدالله المسيكان، (2012)، حماية البيئة: دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون الكويتي[1]

(1) يحيي، قانة (2014) : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، دراسة ماجستير في القانون الدولي العام مقدمة بجامعة قسنطينية، الجزائر .

هدفت هذه الدراسة إلى بيان رأي الشريعة الإسلامية والقانون الكويتي الذي يحقق أقصى حماية ممكنة للبيئة من مخاطر التلوث، مستخدماً المنهج التحليلي الوصفي، وقد خرجت الدراسة بأن اهتمام الشريعة الإسلامية بحماية البيئة منذ أكثر من أربعة عشر قرناً، حيث وضعت التدابير الخاصة بحماية البيئة أو الاعتداء عليها، وحماية حق الإنسان في العيش ببيئة آمنة ونظيفة، وأوصى الباحث بضرورة نشر الفكر البيئي الإسلامي ليعرف الناس بأن حماية البيئة من الواجبات التي لا تقل أهمية عن الواجبات الأخر، كما أوصت الدراسة بضرورة المشرع الكويتي بالنص صراحة في الدستور على حق الإنسان في العيش ببيئة صحية خالية من التلوث، وكذلك أوصى الباحث بتعديل نصوص القانون الكويتي لحماية البيئة بدلاً من القانون رقم (62) لسنة 1980،وذلك لمواكبة التطورات التشريعية في مجال حماية البيئة من التلوث.

4. بلال العمر،(2011) ،بعنوان "حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي "(2) :

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الصكوك الدولية الخاصة، وأحكام الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث النفطي، والمسؤولية المترتبة عليها، إذ توصلت الدراسة إلى أن الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي أغلبها أحالت موضوع المسؤولية الدولية إلى القواعد العامة في القانون الدولي العام، كما توصلت الدراسة إلى كثرة الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي وتعديلاتها وتشعب مواضيعها وجوانبها، وتوصي الدراسة بالدعوة إلى مؤتمر دولي بيئي لجمع هذه الإتفاقيات باتفاقية واحدة وموحدة وشاملة على غرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والنص صراحة داخل هذه الاتفاقية على قواعد المسئوولية الدولية عن التلوث النفطي وخاصة المسئوولية الدولية عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي الذي تناولها الباحث في دراسته لهذه النظرية أنه يمكن تطبيقه في مجال المسئوولية عن التلوث النفطي .

وقد اختلفت هذه الدراسة عن الدراسة الحالية على أنها تعرضت فقط بصورة واحدة من التلوث البحري وهي النفط، وكذلك ركز في بحثه على الجمهورية العربية السورية، وإنما في هذه الدراسة سوف تقوم الباحثة بالتركيز على مملكة البحرين والاعتماد على المنهج التحليلي الوصفي وبالإضافة إلى بيان القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية والتلوث البحري بأنواعه.

---

(1) المسيكان، محمد عبدالله (2012) : حماية البيئة:دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون الكويتي،رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.

(2)العمر، بلال (2011) : حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي،جامعة حلب،رسالة ماجستير منشورة على موقع الجامعة الأردنية.

5.عبدالله نعناع، (2011)، دور المحكمة الدولية لقانون البحار في حماية البيئة البحرية[1].

هدفت هذه الدراسة إلى بيان دور المحكمة الدولية لقانون البحار في حماية البيئة البحرية وذلك من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ومن ضمنها المحكمة الدولية لقانون البحار، إذ أشارت الدراسة إلى أهمية دورهذه المحكمة في حماية البيئة البحرية، ومن جهة أخرى وهي الناحية العملية باشرت المحكمة من خلال نظرها في قضية مصنع (MOX) مابين إيرلندا والمملكة المتحدة كما اعتمد الباحث المنهج التحليلي النقدي.

فتميزت الدراسة الحالية عن هذه الدراسة أن الدراسة السابقة ركزت على دور المحكمة الدولية من خلال التعريف وحدود اختصاصها، وكذلك ركزت على قضية (MOX) ، أما الدراسة الحالية فسوف تتحدث عن الخليج العربي من خلال الإتفاقيات التي التزمت بها وعلى وجهه اخص مملكة البحرين.

5. **دراسة عباس إبراهيم دشتي (2010) : بعنوان " الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط"[2]:**

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة واقع التلوث النفط، وخطورته على البيئة البحرية، والإتفاقيات والقوانين كما تناولت هذه الدراسة الإتفاقيات والقوانين الخاصة بالتلوث البحري بالنفط، والتدابير والقوانين التي من شأنها تقلل التلوث النفطي سواء على المستوى المحلي أو الدولي، وقد توصل الباحث إلى أن البيئة من المنظور الطبيعي التي تستوعب فيها الكائنات الحية العوامل الطبيعية للمحافظة على التوازن بينها، كما أوصت الدراسة بوضع مادة خاصة بالمحافظة على البيئة بكافة أنواعها إسوة بالدساتير الأخرى كالدستور المصري، والنظام الأساسي للحاكم بالمملكة العربية السعودية، كما طالب بتشريع جديد يدخل في التشريع المسئولية المدنية الناشئة عن التلوث البيئي، وأن يتم جمع النصوص المتعلقة بالبيئة في تشريع واحد حتى يسهل الرجوع إليه .

نلاحظ هذه الدراسة تقريباً مقاربة للدراسة التي نتناولها ولكن تناولت فقط تلوث البحر بالنفط ولم تتناول كافة أنواع الملوثات بعكس ما سوف نتفضل به بدراستنا .

---

(1)نعناع، عبدالله (2011) : دور المحكمة الدولية لقانون البحار في حماية البيئة البحرية،جامعة حلب، رسالة ماجستير منشورة على موقع الجامعة الأردنية.

(2)دشتي، عباس (2010) : الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير في القانون العام مقدمة في جامعة الشرق الأوسط، الأردن.

6. **خالد حسين محمد العنزي،(1997/1996)[1]، حماية البيئة البحرية من التلوث في اطار اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط(برشلونة)1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982(دراسة مقارنة) :**

هدفت هذه الدراسة إلى بيان دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية، حيث قامت الدراسة بالمقارنة بين مجموعة من الإتفاقيات وبياورها في حماية البيئية البحرية، وقد توصلت الدراسة إلى ضعف اتفاقية جدة سنة 1982 واتفاقية الكويت 1978في تناول حماية البيئة البحرية وتميز اتفاقية برشلونة سنة 1976 عن هذه الاتفاقيتين، كما أوصت الدراسة بضرورة بوضع بنود هذه الإتفاقيات موضع التنفيذ داخل الدولة لمواجهه حالات غير منصوص عليها في الإتفاقيات، ومواجهة حالة عدم وجود جزاءات في القانون الدولي بحق الأفراد الذين يلوثون البيئة البحرية.

مما سبق نلاحظ أن الباحث ركز على المقارنة بين الإتفاقيات في حماية البيئة البحرية من التلوث، أما الدراسة الحالية فتتميز عن الدراسة السابقة في أنها تناولت القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي وبالتحديد حالة البحرين، وبما أن الدراسة السابقة قديمة، فقد صدرت العديد من التشريعات بعد 1997 وهذا ما يختلف عن الدراسة السابقة .

7. **حسن محمد المعيوف،(1425-1426هجرية)،الحماية الجنائية للبيئة في تشريعات مجلس التعاون لدول الخليج العربية دراسة تأصيلية[2]**

---

(1) العنزي، خالد حسين محمد، (1997/1996) : حماية البيئة البحرية من التلوث في اطار اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط(برشلونة)1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982(دراسة مقارنة)، جامعة الكويت، رسالة ماجستير منشورة على موقع الجامعة الأردنية

(2)المعيوف، حسن محمد (1425–1426 هـ) : الحماية الجنائية للبيئة في تشريعات مجلس التعاون لدول الخليج العربية، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية.

استهدفت هذه الدراسة لتعرف على مصادر التشريعات الجنائية لحماية البيئة في دول مجلس التعاون الخليجي، والتعرف على أنواع العقوبات المقررة والمعوقات التي يواجهها التشريع، وقد اتبع الباحث في دراسته المنهج الوصفي الاستقرائي المقارن.

أما هذه الدراسة فتختلف عن دراستنا تلك التي تتناول القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي ودراسة حالة البحرين، والمنهج المتبع التحليلي الوصفي، وكذلك تناول الباحث الحماية الجنائية للبيئة بكافة أنواعه بينما اقتصرت دراستنا على البيئة البحرية فقط.

ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة:

تتميز هذه الدراسة عن غيرها من الدراسات في أنها جاءت لتبحث موضوع في غاية الأهمية وهو التلوث البحري، إذ أنها تسعى إلى بيان مدى موائمة التشريعات البحرينية مع التشريعات والإتفاقيات الدولية التي تتناول القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية.

منهج الدراسة:

إن طبيعة الموضوع الذي تتناوله الدراسة تفرض على الباحثة اتخاذ منهجٍ معينٍ، حيث ستقوم اعتماد منهجية متكاملة ومركبة لإيجاد إطار شامل للتحليل، ومن أبرز هذه المناهج.

1. **المنهج الوصفي التحليلي**: ويُعنى هذا المنهج بتعريف وتقويم الأجزاء التي يتكون منها الكل لأي قضية، وهو وسيلة للحصول على معرفة غنية وجديدة، ومن المعلوم أن المنهج التحليلي يتخذ التحليل صوراً ومستويات مختلفة تبعاً لطبيعة موضوع البحث، وقد استندت الدراسة على هذا المنهج لوصف النظام القانوني المتبع للقواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي، ودراسة حالة مملكة البحرين من خلال تسليط الضوء على القانون البيئي كونه حديث النشأة، كذلك ستنتهج الدراسة لتحليل قرارات المحاكم الدولية والداخلية(إن وجدت)، وستستند على قرارات وزارية ومراسيم رئاسية لعدم كفاية القوانين البيئية وتنحيها وافتقارها لآليات قانونية بيئية واضحة في الحفاظ على البيئة البحرية في البحرين.
2. **المنهج القانوني**: وذلك من خلال شرح وتحليل وجهات نظر الفقهاء في التلوث البحري وتعريفه من وجهة نظر الإتفاقيات والقوانين الدولية، وكذلك استعراض نصوص القانون البحريني ذات العلاقة بموضوع الدراسة وتحليل هذه النصوص ووصفها وصفاً دقيقاً، موضحاً جميع الجوانب المتعلقة في متغيرات هذه الدراسة ونقدها.

الفصل الأول

ماهية التلوث البحري ومظاهره

شهد هذا العصر استخداماً متزايداً للبحر كوسيلة للمواصلات الدولية، وكمصدر للثروات الحية وغير الحية، ورافق ذلك إساءة في هذا الاستخدام، مما ترتب عليه ظهور مشكلة باتت تؤرق الإنسان، والتي تعد من أخطر المشاكل التي يواجهها الإنسان، إذ تهدد مصدر من مصادر الشرب والغذاء، فمشكلة التلوث تكمن في آثاره الضارة والتي قد تكون طويلة الأمد، ويصعب التخلص منها. ولغرض الإلمام والإحاطة بكل جواب موضوع ماهيّة التلوث البحري، تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، إذ سيتم تناول تعريف التلوث البحري في الأول منه، أما الثاني نتناول فيه مظاهر ومصادر التلوث البحري.

المبحث الأول: تعريف التلوث البحري.

المبحث الثاني: مظاهر التلوث البحري ومصادره.

المبحث الأول

تعريف التلوث البحري

يُعد التلوث من أشد مخاطر البيئة ضراوةً، إذ يمثل مشكلة عابره للحدود، فهو لا يعوقه حدود جغرافية أو أساسية، وعليه ومن خلال هذا المبحث ستقوم الباحثة بتوضيح مفهوم التلوث البحري من خلال بيان مفهوم التلوث في اللغة بشكل منفصل ومن ثم بيان مفهوم التلوث البحري إصطلاحاً وفي القوانين والتشريعات الإقليمية والدولية، وذلك على النحو الآتي :

المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري.

المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري في القانون.

المطلب الأول

مفهوم التلوث البحري

أولاً: مفهوم التلوث في اللغة

جاء مصطلح التلوث في لسان العرب: " مادة لوث ": إذ أن التلوث يعني التلطّخ، يقال تلوث الطين بالتبين والحصى بالرمل، ولوّث ثيابه بالطين أي لطخها، ولوث الماء أي كدره، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه يعني خالطته مواد غريبة[1].

أما المعجم الوسيط فقد حدد مفهوم التلوث بأنه" أن تلوث التربة أو الماء أو الهواء يعني خالطته مواد غريبة ضارة"، ويرى البعض من علماء اللغة التلوث لغة، يعني عدم النقاء واختلاط الشيء بغيره بما يتنافر معه ويفسده[2].

(1) ابن منظور، محمد بن مكرم (1982) : لسان العرب، الجزء الثالث، القاهرة ، المطبعة الكبرى ، ص 409 .

(2)مجمع اللغة العربية (1986) : المعجم الوسيط، الجزء الثاني، القاهرة: الهيئة العامة للكتاب،ص 878.

وقد ذهب بعض الباحثين إلى أن التلوث لغةً يطلق على معنيين[1]:

جاء المعنى الأول بمعنى: الإختلاط: وهو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة نفسها، مما يؤثر عليها ويفسدها فيقال: لوث الماء، أي خلطه بغيره، ولوث التراث أي خلطه بشيء خارج عنه.

ويقال للمختلط عقله: به لوث، أي خالط عقله شيء من العته والجنون.

أما المعنى الثاني: التلطخ: فيقال التلطخ: فيقال: لوث الثوب بالطين إذا لطخه به، ولوث الماء أي كدره.

وقيل بأنه في حالة التطلخ يمكن تمييز الشيئين المختلطين، أما في حالة الاختلاط فإنه يصعب تمييزهما.

ثانياً: مفهوم التلوث البحري

تتلوث البيئة البحرية بكل ما يفسد خصائصها أو يغير من طبيعتها، إذ يطلق مصطلح التلوث على البيئة البحرية عندما يتغير تركيب المحتوى المائي أو ظروفه بشكل مباشر، أو غير مباشر نتيجة للفعاليات البشرية حيث يصبح أقل ملاءمة للاستخدام في أي مجال من المجالات التي يمكن أن يُستخدم فيها الماء الطبيعي غير الملوث.

ويعرف التلوث البحري بأنه "إحداث تلف أو إفساد لنوعية المياه، مما يؤدي إلى حدوث خلل في نظامها الايكولوجي بصورة أو بأخرى، مما يقلل من قدرتها على أداء دورها الطبيعي، بل تصبح خسارة مؤذية عند استعمالها، أو تفقد الكثير من قيمتها الاقتصادية، وبصفة خاصة مواردها من الأسماك والأحياء المائية[2].

وتَعتَبِرُ منظمة الصحة العالمية المجرى المائي ملوثاً عندما يتغير تركيب عناصره، أو تتغير حالته بطريق مباشرة أو غير مباشر بسبب نشاط الإنسان[3]، ومن جهة أخرى عُرف التلوث البحري بأنه كل تغيّر

---

(1)الفيل، علي عدنان (1986)، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط 1، ص 13 .

(2) المرجع السابق الذكر، ص15 .

3)Rahamtulla, Khan(1973) marine pollution and international legal control in IND,J.int .L,P412.

في الخواص الطبيعية البيولوجية أو الكيميائية للمياه يترتب عليه، أو يحتمل أن يترتب عليه، عدم صلاحية مياه البحر للإستعمالات المخصصة له [1].

ويرى جانب من الفقه أن التلوث البحري هو إدخال الإنسان بصفة مباشرة أو غير مباشرة للمواد الضارة بالبيئة البحرية، وذلك بالشكل الذي يؤدي إلى تغيير الخواص الطبيعية بها ويترتب عليه إضرار لصحة الإنسان ورفاهيته وباقي الكائنات الحية [2].

كما عُرف التلوث البحري بأنه إدخال مواد إلى البيئة البحرية بواسطة الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر، وما يترتب على ذلك من آثار ضارة بالمواد الحية أو مخاطر على صحة الإنسان والحيوان وتقليل النشاطات البحرية بما فيها الصيد، وتدهور نوعية المياه البحرية والحد من إستخدامها على الوجه الأكمل[3] .

ومن جانب الفقه الفرنسي تم تعريف التلوث البحري بأنه كل نشاط من جانب الإنسان يؤدي إلى تغيير في البيئة والحياة البحرية، وكل ما بها من مواد حية يؤثر في المنافع البحرية. وبناءً على ذلك يشمل هذا النوع من التلوث الأضرار الناشئة عن تنمية السواحل والشواطئ، واستغلال مصادر البترول والغاز، كما يشمل التخلص من الصرف الصحي، والنفايات الصناعية، ونفايات البترول عن النفايات المشعة[4] .

ويتبنى بعض الشراح تعريف التلوث البحري بأنه " تعبير يشمل دون أن يقتصر بالضرورة على إدخال الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشرة، لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، على نحو يُلحق الآثار الضارة بالموارد الحية، أو المخاطر بالصحة الإنسانية والتأثير على نوعية استخدام ماء البحر وإضعاف خواصها بما يلي ذلك استخدام الموانئ[5].

أما مجموعة خبراء الأمم المتحدة العلمية (GESAMP) فقد عرفت التلوث البحري بأنه إدخال الإنسان بشكل مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقات معينة إلى البيئة البحرية الذي ينتج عنه آثار ضارة

---

1) أبو الخير، أحمد عطية(1995) الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، ص:16.

2) عامر، صلاح الدين(1996) القانون الدولي للبيئة، القاهرة: دار النهضة العربية، ص96.

3) أحمد، عصام محمد عبد الماجد(2002) التلوث "المخاطر والحلول"، الناشر/المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس،ص107.

4)5 أبو الخير ، مرجع سابق، ص18.

5) الشبيب، أسفار شهاب(1990) المياه والملوثات المجهرية، ط1، الدار الوطنية للنشر والتوزيع، بغداد، ص28.

للكائنات الحية البحرية وصحة الإنسان، وتعرقل النشاطات البيولوجية للكائنات البحرية، بالإضافة إلى الصيد وإضعاف جودة المياه البحرية [1].

ومما سبق تذهب الباحثة مع تعريف مجموعة خبراء الأمم المتحدة العلمية (GESAMP) في تعريف التلوث البحري بأنه إدخال الإنسان بشكل مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقات معينة إلى البيئة البحرية الذي ينتج عنه آثار ضارة للكائنات الحية البحرية وصحة الإنسان.

المطلب الثاني

مفهوم التلوث البحري في الإتقافيات الدولية والإقليمية والوطنية

إهتمت التشريعات والإتفاقيات الدولية والإقليمية بموضوع التلوث بشكل عام، والتلوث البحري بشكل خاص، ومن خلال هذا المطلب ستقوم الباحثة بتوضيح معنى التلوث البحري من خلال الإتفاقيات الدولية والإقليمية وذلك كالآتي:

أولاً: موقف الإتفاقيات الدولية من تعريف التلوث البحري

حظي مفهوم التلوث البحري بإهتمام شديد من قبل الإتفاقيات والتشريعات الدولية، إذ يُعرف التلوث البحري كما جاء بقرارات مؤتمر البيئة العالمي الذي انعقد في مدينة استكهولم المبرمة عام 1972" بأنه إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو لطاقة في البيئة البحرية، يكون لها تأثير ضار، كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية، أو تعرض صحة الإنسان للخطر، أو تعوق الأنشطة البحرية، بما في ذلك الصيد وإفساد خواص مياه البحر من ناحية إستخدامه والإقلال من منافعه" وقد ربطت في تعريفها للإلقاء بالتلوث البحري المعني بنصوص هذه الإتفاقية، إذ أنها بناءً على ذلك وضعت للإلقاء التعريف التالي: "أي نفايات أو مواد أخرى يتم التخلص منها بإلقائها في البحر بشكل عمدي، سواء أكان ذلك من السفن أو الطائرات أو الأرصفة، أو من المنشآت التي شيدها الإنسان في البحر، وكذلك يشمل كل إلقاء غير عمدي لمخالفات من السفن أو الطائرات أو من الأرصفة أو من المنشآت في البحر" [2].

---

1) أبو الخير، مرجع سابق، ص 20.

2) المادة (3) من الاتفاقية الدولية لمنع إلغاء المخلفات في البحر، عام1972.

وطبقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناتج من السفن لعام 1973 – 1978 والمعروفة باسم ماربول international convention for the prevention of pollution, from ships (MARPOL 73/78) (1) فقد حددت المقصود بالتلوث البحري من خلال وضع تعريف لكل من المادة الضارة والحادثة وذلك في الفقرتين الثانية والسادسة من المادة الثانية من الإتفاقية، حيث عرفت 2/2 المادة الضارة بأنها "أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، أو إتلاف المواد الإستجمامية، أو عرقلة الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الإتفاقية الحالية"، ثم عرفت الفقرة السادسة من ذات المادة الحادثة بأنها "حدث يتضمن التصريف الفعلي أو المحتمل لمادة ضارة أو دفق تحتوي على هذه المادة في البحر".

كما أشارت الأمم المتحدة في قانون البحار لسنة 1982، في الفقرة الرابعة من المادة الأولى منه إلى مفهوم التلوث البحري"يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك من مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة ينجم عنها أو يحتمل آثار مؤذية مثل الأضرار بموارد الحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية"(2)، إذ أن الإتفاقية لم تخرج بذلك في تعريفها للتلوث البحري عن المحاولات السابقة من قبل الفقه والإتفاقيات الأخرى إذ أنها تشمل كل تدخل يضر بالبيئة البحرية ويحد من الإنتفاع بها على كافة ما تحتوي من عناصر.

ثانياً: مفهوم التلوث البحري في القوانين والإتفاقيات الإقليمية والوطنية

---

1) تم اعتماد الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 في المؤتمر الدولي بشأن التلوث البحري الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية في الفترة من 8 اكتوبر إلى 2نوفمر عام 1973. وقد عدلت هذه الإتفاقية فيما يعد ببرتوكول عام 1978 المتعلق بها والمعتمد في المؤتمر الدولي لسلامة الناقلات ومنع التلوث الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية في الفترة من 6 – 17 فبراير 1978.

(أفادت سكرتارية منظمة الملاحة الدولية (International Maritime Organization) IMOإستلام إيداع وثيقة إنضمام مملكة البحرين إلى الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 MARPOL ومرفقاتها سوف تدخل حيز النفاذ في تاريخ 2007/7/27).

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام1982، النعيمي، عبدالوهاب (2010) : صحيفة العدالة زيادة، العدد 2010/3.

أما على صعيد الإتفاقيات الإقليمية والمؤتمرات فنجد إن اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث عرفت التلوث البحري بأنه " قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إدخال أي مواد أو مصادر للطاقة في البيئة البحرية تترتب عليها آثار ضاره كالإضرار بالموارد الحية، بنا في ذلك صيد السمك وإفساد صلاحية مياه البحر للإستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية[1].

أما على صعيد التشريعات البيئة الإقليمية والعربية، فنجد أن قانون حماية البيئة المصري قد عرف التلوث البحري بأنه "إدخال المواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية وغير الحية، أو يهدد صحة الإنسان، أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك، والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للإستعمال أو ينقص من التمتع بها، أو يغير من خواصها"[2].

وقد ذهب في الإتجاه نفسه قانون حماية البيئة القطري حيث عرف التلوث المائي بأنه إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة البحرية قد يُنتج أو يترتب ضرر بالموارد المائية بل في صيد الأسماك والأنشطة السياحية، أو يفسد صلاحية مياه البحر للإستعمال[3]، وفي ذات المضمون نجد المشرع الإماراتي قد عرف التلوث المائي بأنه إدخال أية مواد في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنها ضرر بالمواد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحيتها أو ينقص من التمتع بها أو يغري من خواصها[4]، كما حدد المشرع الإماراتي العوامل الملوثة للمياه البحر بمواد صلبة أو سائلة أو غازية أو أدخنة أو أبخرة أو روائح أو ضوضاء أو إشعاعات أو حرارة أو وهج الإضاءة أو اهتزازات تنتج بشكل طبيعي أو بفعل الإنسان، وتؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى تلوث البيئة وتدهورها[5]. في حين اختلف المشرع العُماني عنهما في مفهوم التلوث على أنه أيّ تغير أو إفساد حاد طارئ أو خفيف مزمن في خصائص النظم والعوامل البيئية، أو في نوعيتها بالدرجة التي يجعلها غير صالحة

---

1) المادة (1/1) اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث والتي عقدت في 1987/4/24، المرسوم بقانون رقم (17) لسنة 1978 بالموافقة على اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الملحق به .

2) المادة (2/1) من قانون البيئة المصري رقم (4) لسنة 1994.

3) المادة (1) الفقرة 40 من قانون البيئة القطري.

(4) الفقرة (17) من المادة (1) من قانون حماية البيئة الإماراتي.

(5)انظر الفقرات (14–15) من المادة (1) من قانون حماية البيئة الإماراتي .

للاستعمال المفيد في الأغراض المخصصة لها أو يؤدي استخدامها إلى أضرار صحية أو اقتصادية أو اجتماعية في السلطنة على المدى القريب أو البعيد[1].

أما المشرع اليمني قد عرف التلوث المائي بأنه إدخال أية مواد في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنها ضرر بالمواد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان بصورة مباشرة ويحتمل أن تنجم عنها مباشرة آثار مؤذية كالأضرار بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر [2].

أما المشرع الأردني فلم يتطرق إلى تعريف التلوث البحري بشكل خاص، ولكنه عرف التلوث بشكل عام في المادة الأولى منه بأنه " أي تغيير في عناصر البيئة مما قد يؤدي بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى الإضرار بالبيئة أو يؤثر سلباً على عناصرها أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية أو ما يخل بالتوازن الطبيعي"[3] وعليه شمل هذا التعريف التلوث البحري بأنه أي تغيير في عناصر البيئة البحرية مما قد يؤدي بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى الإضرار بالبيئة أو يؤثر سلباً على عناصرها أو يؤثر على ممارسة الإنسان وصحته والموارد البحرية.

أما تعريف التلوث البحري في التشريعات والقوانين البحرية الوطنية نلاحظ أن قانون البيئة البحريني رقم (21) لسنة 1996 قد جاء خالياً من وضع أي تعريف للتلوث البحري. وعلى نفس النهج نجد المرسوم بقانون رقم (20) لسنة 2002 بشان تنظيم صيد واستغلال وحماية الثروة البحرية لم يتضمن أيّ شيء يتعلق بالتلوث البحري على الرغم من خصوصية وخطورة هذا النوع من التلوث على الثروة البحرية، أما المرسوم رقم (99) لسنة 1990 بالمصادقة على البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستقلال الجرف القارئ وبروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من البر، إذ نجد المادة الأولى منه قد نصت في فقرتها الحادية عشر على أنه: التلوث البحري: يعني المنصوص عليه في الفقرة (أ) من المادة الأولى من الاتفاقية[4] وتطبيقاً لهذه الإحالة، إذ اتفق المشرع الكويتي والقطري والسعودي مع البحريني في أن

---

(1)المادة (4) من قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث العماني رقم (10) لسنة 1982 .

(2) المادة(2) قانون حماية البيئة البحرية من التلوث اليمني.

(3)قانون البيئة الأردني رقم 52 لسنه 2006.

(4)اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث.

التلوث البحري تغير في خواص المادة ويؤدي مباشرة أو غير مباشرة إلى الأضرار بالكائنات الحية والصحة العامة مما يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية[1].

وترى الباحثة مما سبق من التعاريف المشار إليها سابقاً أن تدخل الإنسان عنصر أساسي في أحداث التلوث البحري مما يؤدي إلى التأثير على صحته وصحة البيئة، والإضرار بجميع المخلوقات الحية والغير حية.

المبحث الثاني

مظاهر التلوث البحري ومصادره

تبدأ بوادر التلوث البحري من كونه عبارة عن مسطح مائي ممتد الأطراف مكشوف يقوم بامتصاص أنواع عديدة من الغازات الجوية كالكربون والأوكسجين والأكاسيد وغيرها من الغازات المتواجدة في الجو، بالإضافة إلى الأمطار التي تعمل كمذيب للعوالق الجوية المحمولة في الرياح والهواء كالأتربة، الغازات، والأدخنة التي تقطع مسافات بعيدة لتصل إلى ضفاف المدن، والقارات إلى البحار، والمحيطات حتى تستقر مياهها مع المياه المتساقطة على شكل أمطار أو برد أو ثلج. فالتلوث ليس بالعهد الجديد، وإنما الكميات والأنواع المضافة وأكثر سمية وتعقيداً هي وليدة العصر، حيث أثرت

(1) انظر نص الفقرة (8) من المادة (1) من قانون البيئة الكويتي رقم (21) لسنة 1995 . وانظر نص الفقرة (12) من المادة (1) من قانون حماية البيئة القطري . انظر نص الفقرة (9) من المادة (1) من النظام العام لحماية البيئة السعودي .انظر نص الفقرة (12) من المادة (1) من قانون حماية البيئة القطري .

هذه المواد على البيئة الطبيعية وأخلت بالنظم فيها[1]، وعليه ستقوم الباحثة بتناول مظاهر التلوث البحري ومصادره من خلال المطلبين الأتيين:

المطلب الأول: مظاهر التلوث البحري

المطلب الثاني: مصادر التلوث البحري

المطلب الاول

مظاهر التلوث البحري

من الصعب حصر وتعداد مظاهر التلوث البحري، وذلك لكثرة تداخل ملوثات البيئة في بعضها، وارتباط مظاهر التلوث البحري بالمصادر، حيث حاولنا أن تناولها بالقدر الذي حصلنا عليه من المصادر المتوفرة .

ومن أهم أشكال التلوث التي تؤثر على البيئة البحرية وهي كالآتي :

(1) **التلوث عبر الحدود:** هو التلوث الذي يبدأ في بلد ما وتحدث نتائجه وأضراره وتأثيراته في دولة أخرى بعد عبوره الحدود[2]. أو كما عرفته لجنة القانون الدولي بأنه " التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها، ويسبب أضراراً داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها" [3].

فالتلوث عابر الحدود هو ذلك التلوث الذي يجد مصدره في إحدى الدول سواء من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة، وتتسبب في تلويث، وإحداث إضرار بالبيئة البحرية داخل نطاق إقليم دولة أخرى[4].

(2) التلوث عبر الوطني:

---

(1)عامر، محمد أمين و سليمان، مصطفى محمود (1999)، تلوث البيئة مشكلة العصر، دار الكتاب الحديث الإسكندرية، ص 29 .

(2)عبدالهادي،عبدالعزيز (1986) : تقرير لجنة القانون الدولي الخامسة أعمال دورتها السادسة والثلاثين سنة 1984- الجزء الثاني نيويورك، ص28.

(3) المرجع السابق الذكر، ص 29.

(4) العنزي، خالد حسين (1996-1997) : المرجع السابق، ص15 .

هذا النوع من التلوث يثير الإهتمام الدولي فهو الذي يكون مصدره في إقليم دولة ما أو سفينة أو طائرة مسجلة في هذه الدولة يسبب ضرراً بالمناطق المعروفة باسم: التراث المشترك للإنسانية" وهي المناطق الواقعة فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدولة، والتي تعتبر ملكيتها شائعة بين كافة الدول، ومثال هذه المناطق أعالي البحار، والفضاء الخارجي، والقطب الجنوبي والشمالي للكرة الأرضية[1].

فالتلوث هنا لا يعبر حدود دولة أخرى ولكن يصل الى مناطق لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة طبقاً لقواعد القانون الدولي العام[2].

(3) التلوث العرضي:

وهو التلوث الذي يحلق بالبيئة البحرية بعوامل غير إرادية وكنتيجة مترتبة، وملازمة لبعض مظاهر النشاط الإنساني[3].

فالتلوث هنا غير عمدي وغير إرادي بل هو نتيجة طبيعية لنشاط يقوم به الإنسان. وخير مثال على هذا النوع من التلوث ما يحدث من إضرار بالبيئة البحرية نتيجة صيد الأسماك وما يترتب عليه من ترك مخلفات الصيد وبقايا الأطعمة على الشاطئ، وما يستتبع ذلك من ظاهرة المد والجزر البحرية والتي عادةً ما تسحب هذه البقايا والمخلفات الى داخل البحر، أو ما يحدث عند ترك حبال وشباك الصيد التي تعلق بالصخور، أو كما يحدث في حالات التصادم البحري، وما يترتب عليه من تسرب الحمولة في البيئة البحرية[4].

(4) التلوث العمدي:

ويعد هذا النوع من أخطر أنواع التلوث فقد يكون هناك تعمد في إحداث التلوث بالبيئة البحرية وإلحاق الضرر بها، وذلك لأنه ينتج عن أنشطة من المعروف مسبقاً أو من المفترض أنه من المعروف

---

(1)العمر، بلال (2011) : المرجع السابق ، ص 39.

(2)عبد الهادي،عبدالعزيز ، المرجع السابق ص115 ص120

(3)عامر، صلاح الدين، القانون الدولي للبيئة، مرجع سابق، ص111 .

(4) عامر، صلاح الدين، القانون الدولي للبيئة ، مرجع سابق، ص112.

أنها تتسبب في إحداث أضرار مادية ملموسة، وأن الدولة التي تتعمدها على علم بها أو يفترض أنها تعلم بها وبعبورها لحدودها الوطنية ولكنها لا تفعل شيئاً للإيقافها[1].

ويعتبر تلويث البيئة البحرية المتعمد الذي قامت به القوات العراقية إبان الاحتلال العراقي لدولة الكويت من أبشع صور التلويث العمدي، حيث قامت القوات العراقية بسكب مئات الأطنان من النفط الخام في مياه الخليج العربي، وهي بذلك تعتبر أكبر بقعة زيت في العالم-فهي أكبر من حجم البقعة التي غطت الآسكا بحوالي 25 مرة[2]. وأغرقت الكثير من الناقلات المملوءة بالنفط في البحر وذلك في أكبر كارثة بيئية شهدها التاريخ.

(5) تلوث محلي أو داخلي:

وهو التلوث الذي ينشأ في داخل إقليم الدولة أو تحت رقابتها، ويسبب أضراراً داخل إقليم هذه الدولة دون أن تمتد أثاره إلى خارج هذا الإطار، ويستوي في هذا المجال أن يكون مصدره فعل الإنسان أو كان بفعل الطبيعة (البراكين والزلال والفيضانات ..)[3]، إن الاهتمام بهذا التلوث لا يدخل في أي من الأنواع الأخرى، حيث يرجع الاهتمام الدولي بالتلوث المحلي أو الداخلي لسببين:

الأول: يتطلب مواجهة هذا النوع بمشاركة عدد من الدول أو المنظمات الدولية من خلال خبرائها الدوليين بمجال التلوث الداخلي، فالدول الفقيرة لا يمكنها مجابهة جميع مصادره المؤثرة على البيئة، ومن هنا يجب أن يتساعد المجتمع الدولي فنياً ومالياً[4].

أما الباعث الثاني: وصول التلوث الداخلي لدرجة إعاقة حركة التجارة الدولية، مما يؤدي لوضع قيود على البضائع القادمة من هذه الدول، وتمر بإختبارات علمية وفنية لقياس مدى التلوث، مما يؤدي إلى

---

(1)العنزي، خالد حسين (1996-1997) : المرجع السابق، ص16.

(2)الكندري، عبدالله رمضان الكندري (1992) : البيئة والتنمية المستدامة، مكتبة المهند، الطبعة الأولى، الكويت، ص267.

(3)هاشم،صلاح (1991) : المسئولية الدولية على المساس بسلامة البيئة البحرية، القاهرة، ص39، وسعد، أحمد محمود سعد (1994) : ص 66 .

(4)العمر، بلال، المرجع السابق، ص 40.

إضافة التكاليف على أسعار السلع والتي تخرجها من مجال المنافسة مع البضائع المثيلة لها والتي تنتجها دول أخرى لا تتعرض لنفس التلوث وأضراره[1].

وإذا لم يتوافر الباعثين فإن هذا النوع لا يثير مشاكل، وتسهل مكافحته وللدولة التي وقع فيها التلوث مطلق الحرية في التصرف بشأنه لتوقيفه أو منعه.

(1) المرجع السابق الذكر، ص 40.

المطلب الثاني

مصادر التلوث البحري

تختلف مصادر التلوث البحري بشكل مستمر، ويترتب عليها حدوث مشاكل بيئية واجتماعية واقتصادية وصناعية، إذ أن معظم الصناعات في الخليج العربي تقع على السواحل، بالإضافة إلى حركة الملاحة الضخمة التي تشهدها فيزداد النشاط البشري والنقل البحري، وغياب الوعي البيئي والمتمثل في غياب أو عدم الالتزام بالقوانين، والتشريعات التي من شأنها حماية البيئة البحرية من التدهور، وغياب المؤسسات الوطنية القادرة على حماية البيئة وتحديد مخاطر والتغيرات البيئية التي قد تنجم عن زيادة كثافة النشاطات البشرية إذ أن هذه العوامل تؤدي إلى تلوث مياه البحار بطريق مباشرة أو غير مباشرة[1].

هناك عدة مصادر للتلوث تؤثر على البيئة البحرية أهمها:

(1) التلوث الناتج من اليابسة:

يعد هذا التلوث من أقدم مصادر التلوث البحري حيث اعتاد الإنسان منذ بداية الخليقة على إلقاء مخلفاته في البحار والأنهار سواء أكانت مخلفات عضوية أو مخلفات كيميائية أو صناعية أو زراعية، وهذا التلوث مازال سارياً، ومستمراً حتى وقتنا الحالي وتحاول جميع دول العالم القضاء عليه بجميع الوسائل المتاحة إضافة إلى سن التشريعات واللوائح الداخلية التي تجرم هذا الفعل[2].

(2) التلوث بالمعادن الثقيلة:

تتركز المعادن الثقيلة بالقرب من المنشآت الصناعية ومصافي البترول، ومحطات توليد الطاقة وتحلية المياه، وتعتبر المعادن من أهم الملوثات البيئية ذات الخطورة الكبيرة على الكائنات الحية البحرية، وأهمها النحاس والرصاص والزئبق. إذ يتفاوت تركز هذه الملوثات من مكان إلى آخر تبعاً للنشاط البشري والعوامل المناخية[3].

---

(1) الكندري، عبدالله رمضان الكندري (1992) : المرجع السابق، ص247 .

(2)العنزي، خالد حسين (1996–1997) : المرجع السابق، ص17

(3)الكندري، عبدالله رمضان الكندري (1992) : المرجع السابق، ص 251 .

(3) التلوث الناتج عن حوادث السفن أو الناقلات:

يعد هذا النوع من أخطر أنواع التلوث الذي تؤثر على البيئة البحرية ويرتبط هذا النوع بالنفط ومشتقاته المتميزة بالإنتشار السريع الذي يصل لمسافة تبعد (700) كيلو متر عن منطقة تسربه. ويكون هذا النوع من التلوث منتشر في البحار حيث يتواجد نشاط النقل البحري سواء من خلال حوادث ناقلات النفط وتحطمها أو من خلال محاولات التنقيب والكشف عن البترول، أو بالقاء بعض النقالات المارة لبعض المخلفات والنفايات البترولية [(1)]، فمبجرد اختلاط النفط بالمياه سواء كان مادةً خام أم مشتقاً منها، ينتشر انتشاراً سريعا فوق سطحه، نظراً لان كثافته أقل من كثافة الماء، مما يؤدي إلى تكوين سد مانع بين أكسجين الهواء الجوي وسطح الماء، بما يمنع من التبادل الغازي بين الهواء والماء، الأمر الذي يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي والوسط الطبيعي والنظم البيئية البحرية، وبما يؤثر على مختلف الكائنات والأحياء المائية والطيور البحرية، فهو يؤثر من ناحية تنفس الأحياء ويعرض حياتها لخطر وهلاك محقق، ويؤثر من ناحية أخرى على التركيب النوعي للمياه بالإخلال بخصائصها، بما يذوب فيها من مواد هيدروكربونية، وبنزين هيكاكلوريد "PHC" والكلورايد الثلاثي المركب "PCB" فضلاً عن "DDT" مع إختلاط جزء من هذا الملوث مكوناً مستحلب يمتزج بالمياه التحت سطحية ملوثاً طبقات المياه العميقة [(2)].

(4) التلوث الناجم عن تصريف وإغراق النفايات في البحار:

يشكل التصريف والإغراق مصدراً خطيراً لتلوث البيئة البحرية العمدي ويؤثران بشكل كبير على البيئة البحرية مما قد يؤدي إلى القضاء على بعض صور الحياة البحرية في المنطقة التي يتم فيها الإغراق أو التصريف وكذلك في المناطق المحيطة بها[(3)].

ويعرف التصريف بأنه سكب متعمد للملوثات في البيئة البحرية سواء كان صادراً من البحر أو من البر وسواء كان مصدره السفن أو الطائرات أو الأرصفة والمصانع[(4)].

---

(1) حسين، سحر أمين (2010) : موسوعة التلوث البيئي، دار دجلة، الأردن، ص 52 .

(2) الفيل، مرجع سابق، ص132.

(3) المرجع السابق الذكر، ص129

(4)العنزي، خالد حسين (1996-1997) : المرجع السابق، ص19.

أما الإغراق فهو رمي متعمد للأجسام الصلبة كالسفن، والطائرات والأرصفة أو أي منشآت صناعة في البحر[1] .

(5) التلوث الحراري للبيئة البحرية:

يأتي التلوث الحراري من حاجة المنشآت الصناعية، ومحطات توليد الكهرباء، ومصافي البترول لمياه البحر لعمليات التبريد، وتستخدم هذه المياه لفترة زمنية معينة ترتفع معها درجة حرارتها بشكل كبير فيتم التخلص منها وترجع مرة أخرى عن طريق أنابيب المخارج إلى مياه البحر، وتكون درجة حرارة المياه مرتفعة بالإضافة إلى احتوائها على معادن ثقيلة وتركيز كبير للأملاح، ويسبب ذلك إضرار بليغة في البيئة البحرية وتدهور الحياة البحرية بشكل كبير في الجزء الذي يتم فيه إلقاء هذه المياه[2].

ونظراً لأن كثيراً من الأحياء المائية لا تستطيع التكيف بسهولة مع مثل هذه التغيرات الحرارية، فإن مثل هذه التغيرات تتسبب في الإخلال بالنظام البيئي المتوازن، وقد تؤدي إلى قتل أغلب الكائنات الحية التي كانت تعيش في هذه المياه الساحلية[3].

كما أن تناول الأسماك الملوثة يؤدي إلى تدهور الصحة العامة والعجز وربما فقدان الحياة وانتشار أمراض الأعصاب، وكذلك انتشار سرطان الجلد، وسرطان الكبد، والكلى، علاوة على انتشار السموم، والقرحة، كما أن هناك مخاطر وأضرار اقتصادية[4].

(6) التلوث الناتج عن زيادة عدد السكان في ظل سوء التخطيط العمراني:

إن زيادة عدد سكان الكرة الأرضية مع سوء توزيعهم سبباً من أسباب التلوث، حيث ينتج عنها تزايد الأساليب والوسائل التي يتبعها الإنسان لإشباع ما يرغب من حاجيات، مثل عمليات الردم المخالفة

---

(1)العنزي، خالد حسين (1996–1997) : المرجع السابق، ص19.

(2)الكندري، عبدالله رمضان الكندري (1992) : المرجع السابق، ص 251 .

(3) إسلام، أحمد مدحت (1990) : التلوث مشكلة العصر، كتاب عالم المعرفة، سلسلة كتب ثقافية شهرية، يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت،العدد 152، أغسطس 1990، ص 192 .

(4)إسلام، أحمد مدحت (1990) : المرجع السابق، ص 190–191 .

لتوسيع مساحات الدول وبذلك يقومون بردم البحر والقضاء على الثروات البحرية مثل الشعاب المرجانية وغيرها من الخيرات في البيئة البحرية التي يصعب الحصول عليها في البر[1].

(7) التلوث بالمواد الكيميائية[2]:

لاشك من استخدام المواد الكيميائية لإغراض صناعية تصل إلى البحر، ومن بين هذه المواد المبيدات الحشرية وهي أخطرها على الإطلاق، والتي تتسرب عادة إلى البحر عن طريق المياه الجوفية وبواسطة الخاصية الشعرية، بالإضافة إلى ذلك المواد المعقمة مثل الكلور والذي يمرر في أنابيب التبريد تمنع نمو طحالب والفطريات.وهناك أيضاً الأسمدة الكيميائية التي يمكن أن تتسرب إلى البحر عن طريق المصانع مباشرة أو بواسطة ناقلات النفط التي ترمي بقصد أو بغير قصد بعض ملوثاتها في البحر[3].

(8) وجود نسبة كبيرة من الإنتاج والمخزون العالمي للزيت في المنطقة العربية:

تعد منطقة الخليج العربي على وجه الخصوص من أغنى مناطق العالم بالزيت الخام، وتبعاً لذلك يعد تلوث البيئة البحرية العربية بوجه عام، ومنطقة الخليج العربي بوجه خاص، بالبترول هو أكثر مصادر التلوث البحري، ووفقاً للإحصائيات العالمية في هذا المجال، فإن مياه الخليج العربي وخليج السويس تستغل كميات كبيرة من البترول نتيجة لعمليات الحفر والتنقيب المستمر عن البترول واستخراجه من هذه المناطق البحرية. [4]

---

(1) مقابلة شخصية مع ا.حسن العتيبي،تاريخ 2016/12/4، باحث قانوني، المجلس الأعلى للبيئة في مملكة البحرين، الساعة11 صباحا .

(2)الكندري، عبدالله رمضان الكندري (1992) : المرجع السابق، ص252.

(3) المرجع السابق الذكر، ص253 .

(4) نعمان، محمد عبدالله (2004) : الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، ص 39 .

ومن جهة آخرى أن هذه الملوثات خصوصاً العضوية منها تعمل على استهلاك جزء كبير من الاكسجين الذائب في الماء كما أن البقع الزيتية الطافية على سطح الماء تعيق دخول الاكسجين وأشعة الشمس والتي تعتبر ضرورية لعمليات التمثيل الضوئي.[1]

وفي نظر الباحثة أن تعدد مصادر التلوث البيئي البحري كلها تؤدي إلى خلل في الطبيعة البحرية مما تسبب في تضررها ويترتب عليها الكثير من المخاطر، والتي يصعب معالجتها كون تلك المخاطر في تفاقم مستمر، مما يلقي بأضراره على كافة الكائنات ابتداءً بالنبات وانتهاء بالإنسان الذي يمتد آثاره إليه وعلى الكثير من المغذيات التي يعتمد عليها في غذائه.

(1)الكندري، عبدالله رمضان الكندري (1992) : المرجع السابق، ص193 .

الفصل الثاني

النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

يواجه العالم في وقتنا الحاضر مُشكلةً من أعقد المشكلات التي يمكن أن تعرض وجود الجنس البشري إلى الخطر، تتمثل بمشكلة تلوث البيئة البحرية، إذ تعد ذات أبعاد خطيرة تجاوزت الأضرار المادية المباشرة، إلى أن أصبحت مشكلة تهدد وجود العديد من المخلوقات ومنها الجنس البشري.

فالبيئة البحرية وما تحتويه من ثروات سمكية ومواد اقتصادية لها أهمية حيوية للإنسانية جمعاء، وأن مصالح ورغبات الشعوب تؤكد على ضرورة وضع قواعد قانونية دولية ووطنية لإدارة البيئة البحرية، بشكل يؤدي إلى ضمان حمايتها وتحسينها وعدم الإضرار بمواردها، وذلك بسبب أن فرص التلوث قد زادت بازدياد حركة السفن التي تسير بالطاقة النووية، وكذلك ناقلات النفط العملاقة التي تعمد إما لإغراق حمولتها ومخلفاتها بشكل عمدي، أو تسرب ما تحمله هذه السفن من شحنات بترولية ومواد كيماوية ضارة في البحار سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية لعيب في السفينة مثلاً أو لنتيجة اصطدام بحري، أو بطريقة عمدية وذلك عن طريق تخزين النفايات المشعة في أعماق البحر[1].

ولهذا تم تنظيم العديد من القضايا المتعلقة باستخدام البيئة البحرية، ونطاق سيادة الدولة على البيئة البحرية، وأساس المسؤولية الدولية التي تترتب على الدولة في حال استخدامها عنصر البيئة البحرية ضمن نطاق إقليمها، وسيتم توضيح ذلك من خلال التفصيل الآتي:

المبحث الأول: نطاق سيادة الدولة على البيئة البحرية

المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن التلوث البحري وأساس قيامها

---

[1]) اسكندر، أحمد(1995)، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، **رسالة دكتوراه**، جامعة الجزائر، ص1.

المبحث الأول

نطاق سيادة الدولة على البيئة البحرية

اختلف الفقه القانوني الدولي في تسمية نطاق البيئة البحرية، إذ أطلق عليها البعض بمدى سريان الإلتزام الدولي من حيث النطاق الجغرافي، ويقصد بهذه التسمية الالتزام الواقع على عاتق على الدولة بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث، بينما أطلق البعض الآخر تسمية امتداد سلطان الدولة الساحلية[1].

وأياً كانت التسمية، فإن القصد من التسمية واضح وغير غامض، وهو تحديد مدى سلطات الدولة على إقليمها؛ حيث قام القانون الدولي التقليدي على مبدأ حرية البحار والمحيطات مع التسليم للدولة الساحلية ببعض الحقوق يمكن أن تمارسها من خلال السيادة على الجزء المجاور من إقليمها البري من حيث المبدأ العام مع الأخذ بعين الإعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحار والمحيطات، وهو ما يضع بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق[2].

واستمر القانون الدولي للبحار بالتطور حتى وصل إلى الحالة التي نص عليها قانون البحار الجديد، والذي صدر بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الموقعة في جمايكا 1982، والتي جاءت لمحاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية، فميزت بين خمس مناطق، تختلف التزامات الدولية وحقوقها فيها بحسب الأوضاع القانونية التي تقررها الإتفاقية، وذلك لما لهذا التمييز من أهمية عند بحث نوع وطبيعة المسؤولية المترتبة على مخالفة هذا الالتزام[3]، وقد حددت هذه الإتفاقية نطاق البيئة البحرية بخمس مناطق، والتي ستقوم الباحثة بتوضيحها كما يلي:

المطلب الأول: بيئة البحر الإقليمي

---

[1]) عبد الوارث، عبده عبد الجليل(2006)، **حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية**، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ص23.

[2]) عامر، صلاح الدين عامر، صلاح الدين(1998)، القانون الدولي الجديد للبحار، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، ص73-74.

[3]) سعود، عبد الله(2001)، دراسة قانونية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة، قانون البحار لعام1982 والتشريعات ذات الصلة، معهد الحقوق، دامعة الجزائر، ص39.

المطلب الثاني: بيئة المنطقة المجاورة

المطلب الثالث: بيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة

المطلب الرابع: بيئة الجرف القاري

المطلب الخامس: بيئة أعالي البحار

المطلب الأول

بيئة البحر الإقليمي

يعتبر البحر الإقليمي عبارة عن فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه والعمل الدولي مع اعتبار أنها فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات بين الدول، والبحر الإقليمي هو مساحة من البحار مجاورة أو متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو بمعنى آخر هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى[1].

تختلف الدول في مدى البحر الإقليمي، إلا أنها لم تتقيد بهذا التحديد وأصبحت كل دولة تحدد بحرها الإقليمي بما يحقق مصلحتها وذلك عن طريق إصدار تشريع خاص يبين فيه مجال التحديد. وقد كان موضوع تحديد مجال البحر الإقليمي موضع دراسة مؤتمرات الأمم المتحدة (مؤتمر جنيف 1958 و 1960 ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار) وقد أوضح المشاركون في مؤتمر الأمم المتحدة في كراكاس سنة 1974 أن البحر الإقليمي يعتبر امتداد لإقليم الدولة الأرضي، وتباشر سيادتها الكاملة عليه التي تمتد إلى ما فوق البحر الإقليمي من طبقات الجو والفضاء وإلى فوقه وما تحت القاع[2].

فهذه الرقعة تخضع لسيادة الدولة الساحلية استناداً لفكرة قديمة أن الدولة الشاطئية لها مصالح حيوية، دفاعية، اقتصادية واجتماعية وصحية على المياه الملاصقة لسواحلها، وهي

---

[1]) العناني، إبراهيم محمد(1984)، **القانون الدولي العام**، القاهرة: دار الفكر العربي، ص13.

[2]) الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص105.

مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار يمكن أن تتعرض لها من البحر، ولن تتحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت سيطرةً تامة على مسافة من تلك المياه(1).

وبذلك فإن كل دولة ساحلية تمتع بالسيادة الكاملة والمطلقة على مياهها الإقليمية، والمياه الخاضعة لسيادة الدولة هي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية، وتعتبر المياه الداخلية جزءاً من الإقليم اليابس للدولة وهي تقع ما بين خط الأساس والإقليم البري للدولة، وتمارس الدولة فيها سيادتها بشكل كامل وشامل وبالتالي نفس الاختصاصات الممارسة على الإقليم البري، وعليه يمكن إخضاع السفن المتواجدة في المياه الداخلية للقوانين الوطنية، إلا إذا وجدت اتفاقيات خاصة تقيد غير ذلك(2).

وقد نصت على هذه السيادة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، في المادة الثانية الفقرة الثانية، وما يقابلها من المادتين الأولى والثانية من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، غير أنه مع الاعتراف بهذه السيادة فإن هناك مجموعة من القيود التي ترد على هذه السيادة كحق المرور للسفن الأجنبية ومعاملتها معاملةً خاصة، كما نظمت الإتفاقية البحر الإقليمي تنظيماً قانونياً يجعل للدولة الساحلية على البحر الإقليمي، والحيز الجوي وفوقه وقاعه وباطنه نفس مظاهر السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري، وبالتالي فإنها تستطيع كقاعدة عامة مباشرة كافة مظاهر الاختصاص الإقليمي عليه، ومن هذه المظاهر حق القيام بتأمين هذا الجزء من البحر واستغلاله، واستثماره وموارده وإقامة المنشآت عليه ووضع النظام المناسب لتأمين وتنظيم الملاحة، وإنشاء مناطق جمركية والمحافظة على الثروة الطبيعية، ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الالتزام الدولي، وما تقرره الاتفاقية من حق المرور البري لسفن جميع الدول(3).

وما تجدر الإشارة إليه أنه يرد على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي قيد المرور البريء وقت السلم، وهذا ما قررته الفقرة الأولى من المادة (14) اتفاقية جنيف المعقودة في 29 نيسان سنة 1958 ونصت الفقرة (4) من المادة المذكورة بأنه: "يكون المرور بريئاً مادام أنه لا يضر بالسلم أو حسن النظام أو أمن الدولة الشاطئية"، وبموجب ذلك تستطيع جميع السفن التجارية

---

1) إسكندر، أحمد، مرجع سابق، ص43.

2) بوسلطان، محمد(1994)، **مبادئ القانون الدولي**، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، ص225.

3) العناني، إبراهيم محمد، مرجع سابق، ص33.

والحربية الاستفادة من قاعدة المرور البريء التي أصبحت مبدأ مسلماً به وقاعدة عرفية دولية مستقرة دون النظر إلى النص عليها في الإتفاقيات الدولية(1).

المطلب الثاني

بيئة المنطقة المجاورة

بيئة المنطقة المجاورة هي منطقة بحرية تمتد من نهاية حدود البحر الإقليمي إلى مسافة محددة نحو البحر العالي، وقد ظهرت فكرت المنطقة الملاصقة لحماية مصالح الدولة الشاطئية عن طريق مباشرة الرقابة الضرورية لمنع الإخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية في إقليم الدولة أو بحرها الإقليمي، فتكون حقوق هذه الرقابة وقائية بالدرجة الأولى، وعقابية في الدرجة الثانية. وقد أشارت المادة (24) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة وأوضحت أنه يجوز للدولة مباشرة رقابة منع وقوع الجرائم ورقابة منع الجرائم التي ترتكب، وأشارت الفقرة الثانية من الإتفاقية المشار إليها إلى أن امتداد هذه المنطقة بحيث لا يزيد على مسافة اثني عشر ميلاً بحرياً؛ تبدأ من خط الأساس الذي يعتبر نقطة ابتداء في قياس عرض البحر الإقليمي(2).

كما تعني المنطقة المتاخمة التسليم بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر العالي يتاخم بحرها الإقليمي، فهذه الفكرة ليست جديدة تماماً بل تضرب بجذورها في تاريخ القانون الدولي الحديث، فقد كان من المسلم به دائماً أن لكل دولة ساحلية الحق في القيام على حماية بعض مصالحها الخاصة في نطاق يجاور حدود ما يعرف بالبحر الإقليمي(3).

أما بشأن الطبيعة القانونية للمنطقة المجاورة (الملاصقة) فينعقد الإجماع على أنها جزء من مياه البحر العالي، لذلك فإنها لا تخضع لسيادة الدولة الشاطئية وأن الملاحة فيها حرة، وقد ناقش هذه المسألة مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في كاراكاس موضوع المنطقة الملاصقة واعترف بوجودها. فأوضحت المادة (48) من وثيقة الإتجاهات الرئيسية للمؤتمر مفهوم

---

1) العناني، إبراهيم محمد، مرجع سابق، ص31.

2) الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص106.

3) الدقاق، محمد سعيد ومصطفى سلامة حسين(1997)، القانون الدولي المعاصر، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، ص338.

المنطقـــة الملاصـــقة وحـــددت المـــادة (49) كيفيـــة قياســـها كمـــا أوضـــحت المـــادة (50) حقـــوق الدولـــة الشاطئية على المنطقة الملاصقة.

كمـا جـاء فـي المـادة (33) مـن الـنص غيـر الرسـمي الـذي صـدر فـي دورة جنيـف سـنة 1975 الإعتـراف بوجـود هـذه المنطقـة وحقـوق الدولـة الشـاطئية عليهـا بنصـوص مشـابهة للنصـوص الـواردة فـي اتفاقيـة جنيـف سـنة 1958 . ولكـن الفقـرة الثانيـة مـن المـادة (33) أوضـحت بـأن امتـداد المنطقـة المذكورة يجب أن لا يزيد على 24 ميلاً بحرياً[1].

المطلب الثالث

بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة

بـالنظر للتزايـد الكبيـر فـي أعـداد البشـر وضـرورة البحـث عـن مـوارد جديـدة لسـد احتياجـاتهم مـن المـوارد الأوليـة والغذائيـة فقـد سـعت العديـد مـن الـدول إلـى بسـط سـيادتها علـى منـاطق جديـدة مـن البحــار لـم تكـن قـد دعـت الحاجـة إلـى اسـتغلالها فـي الوقـت السـابق، ممـا أدى إلـى ظهـور نظريـات جديدة في فئة قانون البحار ومن هذه النظريات الجديدة نظرية المنطقة الاقتصادية الخالصة[2].

وتعـد المنطقـة الاقتصـادية مظهـراً مـن مظـاهر التحديـد الحـديث لقـانون البحـار، وقـد أثيـر جـوهر المنطقـة الاقتصـادية لأول مـرة فـي أوائـل عـام 1971، للمطالبـة بتحديـد منطقـة اقتصـادية يكـون للدولة الساحلية إصدار تصاريح للصيد فيها مقابل حصولها على المساعدات الفنية الملائمة[3].

وأثيـرت للنقـاش هـذه المسـألة فـي عـدة مناسـبات دوليـة، مـن أهمهـا تأييـد الـدول الإفريقيـة لموقـف دول أمريكـا اللاتينيـة بشـأن المنطقـة الاقتصـادية الخالصـة، حيـث أقـرت لجنـة الخبـراء القانونيـة الإفريقيـة عـام 1972 أنـه لكـل دولـة شـاطئية منطقـة اقتصـادية خالصـة، كمـا أصـدرت ذلـك دول عـدم الانحيـاز فـي اجتماعهـا فـي الجزائـر فـي عـام 1973 قـرار يـنص علـى حـق كـل دولـة فـي منطقـة اقتصادية خالصة بها[4].

---

[1]) سلطان، حامد سلطان وآخرون، مرجع سابق، ص535 – 536 .

[2]) شراد، صوفيا(2003)، المحكمة الدولية لقانون البحار، رسالة ماجستير، جامعة محمد خيضر، بسكرة، ص30.

[3]) العناني، إبراهيم محمد، مرجع سابق، ص32.

[4]) الدغمة، إبراهيم محمد(1983)، القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة: دار النهضة العربية، ص65.

وقد كان الهدف من إقرار هذه المنطقة هو مساعدة الدول الساحلية وخاصة النامية منها في تقرير حق اقتصادي في المقام الأول لهذه الدول، ويعد من الحقوق السيادية المانعة، وذلك بهدف استكشاف واستغلال مصادر الثروة الموجودة في المنطقة الاقتصادية، ويحميها من منافسة الدول المتقدمة اقتصادياً، خاصة في مجال الثروة السمكية، والذي كانت الدول المتقدمة تضع يدها عليه، وتستنزفها بأحدث الأساليب العلمية الحديثة، مما يؤدي إلى فناء تلك الثروات ويقضي على أحد الموارد الغذائية الهامة التي تحتاج إليها شعوب تلك الدول النامية الساحلية منها بشكل خاص[1].

إذاً يشار إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها تلك المنطقة التي تمتد إلى ما بعد 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وهذا ما كرسته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وذلك من خلال فصلها الخامس المواد (55) إلى (77) للحديث عن هذه المنطقة رغم معارضة الدول الصناعية لمتقدمة لها، كما أشارت الاتفاقية وأقرت بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة تعد جزءاً لا يتجزأ من أعالي البحار، ولا تملك الدولة الشاطئية عليها إلا مجموعة من الاختصاصات لا تؤثر على الطبيعة القانونية لهذه المنطقة أي أن المنطقة الخالصة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية[2].

وقد نصت المواد 45 و 48 و 49 و50 و 51 من اتفاقية أعالي البحار على الحقوق والامتيازات التي تتمتع بها الدولة في المنطقة الاقتصادية، ومنها الحقوق السيادية لغرض استكشاف الموارد الطبيعية المتجددة وغير المتجددة لقاع البحر وباطن أرضه ومياهه العلوية واستغلال هذه الموارد وحفظها وإدارتها وإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح وتحديد كمية الصيد من الموارد الحية، وبيان الضوابط التي تنظم هذا الحق وتكفل للدولة الساحلية الرقابة الفعالة على استغلال الثروات الحية في المنطقة المذكورة. والمحافظة على الموارد الحية فيها، كما أن لها حق إقامة الجزر الصناعية والمنشآت والأبنية واستخدامها، وهو حق تنفرد به في المنطقة الاقتصادية، كما أنها أيضاً الولاية فيما له علاقة بالبحث العلمي وصيانة البيئة وهو أمر يتصل بحقوقها السياسية مما يجعلها مسئولة عن حماية بيئة المنطقة الاقتصادية ضد أخطار التلوث الذي يهدد حياة الكائنات الحية فيها.

---

[1])، محمد سعيد ومصطفى سلامة حسين، مرجع سابق، ص125.

[2]) الدغمة، إبراهيم محمد، مرجع سابق، ص72.

أما بالنسبة لحقوق الدول الأخرى فيحق لكافة الدول أن تتمتع بالمنطقة الاقتصادية كحرية الملاحة والطيران وإرساء الأسلاك ومد خطوط الأنابيب وغير ذلك، كما للدول غير الساحلية والدول الساحلية التي تقع في منطقة إقليمية جزئية أو في منطقة إقليمية خصائصها الجغرافية تجعل هذه الدولة معتمدة في مواجهة الحاجات الغذائية لسكانها على استغلال الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية، فلها حق المشاركة في استغلال المنطقة الاقتصادية وتحدد الدول المعنية شروط وأحكام تلك المشاركة مع مراعاة الظروف الاقتصادية والجغرافية لتلك الدول[(1)].

كما أن هناك التزامات يجب أن تتقيد بها الدول الساحلية ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتتلخص هذه الإلتزامات بما يلي[(2)]:

1. على الدول الساحلية أن تقوم بتحديد المنطقة الاقتصادية مع الدول المجاورة أو المتقابلة عن طريق الإتفاق وفقاً لمبادئ العدل باستخدام خط الوسط وخط تساوي البعد وأن تعلن عن الجزر الصناعية أو المنشآت والأبنية التي تقيمها في المنطقة الاقتصادية.
2. أن لا تحجب موافقتها من أجل البحث العلمي الذي تقدمه المؤسسات العلمية المؤهلة وأن تكفل عدم تعريض صيانة الموارد الحية لخطر الاستغلال المفرط.
3. حفظ الموارد الحية وإدارتها إدارة رشيدة وذلك في إطار العمل على تشجيع الإنتفاع الأمثل بهذه الموارد.
4. الإتفاق على تعيين حدود المنطقة الاقتصادية مع الدول الساحلية المقابلة أو المجاورة بغية التوصل إلى حل منصف وفقاً للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، إضافةً إلى الإلتزام بالعمل على المحافظة على البيئة البحرية وصيانتها ضد التلوث.

أما التزامات الدول غير الساحلية على الدول الأخرى تتمثل بما يلي[(3)]:

[1]) الغنيمي، محمد طلعت(1998)، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص162.

[2])المجذوب، محمد(1999)، الوسيط في القانون الدولي، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ص387.

[3]) عامر، صلاح الدين، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص235-238.

1. على الدول التي تقوم بالصيد في المنطقة الاقتصادية اتخاذ تدابير الحفظ وغير ذلك من الشروط والالتزامات التي تقررها الدولة الساحلية.
2. احترام ومراعاة شروط أخرى ذات علاقة بالمحافظة على المنطقة الاقتصادية والمحافظة على الثروات فيها.

المطلب الرابع

بيئة الجرف القاري والامتداد القاري

يعتبر تعريف الجرف القاري من المسائل الصعبة وذلك لأن عمق البحار والمحيطات يختلف من منطقة إلى أخرى، إذ دلت النتائج العلمية بأن الجرف القاري يعد أحد أجزاء البحار وهي منطقة ولو أنها تدخل في نطاق البحر العالي، فإن للدول الساحلية حق مباشرة مجموعة من الحقوق عليها[1].

وما أثار موضوع الجرف القاري هو الدِّراسات والأبحاث التي قام بها العلماء في البحث عن مصادر ثروات جديدة لسد متطلبات الحياة المتزايدة فوجدوا تلك الثروة الطائلة في البحار التي تشكل مساحتها ما يقارب من 70% من مساحة الكرة الأرضية. كل ذلك دفع الإنسان إلى استغلال قاع البحر وما تحت القاع من الثروات وقد دفعت تلك الدراسات بالبعض إلى استغلال قاع البحر وما تحت القاع من الثروات إضافة إلى التأكيد على ضرورة الفصل بين المركز القانوني لقاع البحر والمركز القانوني للبحر العالي، وأن ما تحت القاع متصلاً بشواطئ الدولة، لذلك يكون قاع البحر وما تحته تابعاً في استغلاله للدولة الشاطئية الملاصقة له[2].

وقد تبلور الجرف القاري والامتداد القاري من خلال إعلان الرئيس الأمريكي (ترومان) في سبتمبر 1945، الخاص بالحقوق الخالصة للولايات المتحدة الأمريكية في استغلال موارد قاع البحر وما تحته في الجرف القاري أمام شواطئها وما أعلن من تصريحات متشابهة، واهتمت محكمة العدل الدولية في قضايا بحر الشمال لعام 1969م، بهذا التصريح[3].

---

[1]) سعود، عبد الله، مرجع سابق، ص66.

[2]) الغنيمي، محمد طلعت، مرجع سابق، ص188.

[3]) المجذوب، محمد، مرجع سابق، ص378.

ثم جاءت اتفاقية جنيف الخاصة بالامتداد القاري فعرفته المادة الأولى منها على النحو التالي: "أ- تستعمل عبارة الإمتداد القاري للدلالة على قاع البحر والأرض الواقعة تحت البحر في المساحات المائية المناخية للشاطئ الواقعة خارج البحر الإقليمي، وذلك إلى عمق 200 متراً وأبعد تبعاً لعمق المياه المناخية ويقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق. ب- المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من الطبقات المتصلة بشواطئ الجزر".

كما عرف الجرف القاري بأنه: "منطقة يابسة تمثل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحر الدولة الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحرية، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة"[1].

كما عرفت المادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الجرف القاري بقولها: "يشمل الإمتداد القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".

لكن يجب أن لا تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الإمتداد القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى في الملاحة، وغيرها من حقوق وحريات أو تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحريات"[2].

ومع ذلك يحق للدولة الساحلية وضع شروط على كيفية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب التي تضعها الدول الأخرى، ولكن دون أن تضع العراقيل في مجال صيانة هذه الكابلات أو الأنابيب، كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث الناجم عن خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، وذلك في ضوء الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ

---

[1]) عامر، صلاح الدين، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص272-273.

[2]) نص المادة (2/79) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م.

عليها، وبطبيعة الحال يمتد هذا الحق ليشمل أي نشاط يمارس على الامتداد القاري يمكن أن ينجم عنه تلوث البيئة البحرية[1].

ومما تقدم يرى الباحثة أن الدول الشاطئية لها حقوق سيادية بغرض استغلال واكتشاف الثروات الطبيعية التي توجد في منطقة الجرف القاري، ولها في سبيل هذا الحق تشييد المنشآت وإقامة مناطق أمن تمارس داخلها الإختصاصات المختلفة التي ترتبط بهدف الإستغلال والإكتشاف للثروات الطبيعية، كما أن لها الحق في منع أي نشاط في منطقة الجرف القاري من شأنه أن يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية.

المطلب الخامس

بيئة أعالي البحار

أطلقت عدة تسميات على أعالي البحار، من تلك الأسماء (البحار العالمية، البحار العامة، البحار المفتوحة، البحار الدولية)، كما أورد فقهاء القانون الدولي تعاريف متعددة لأعالي البحار تتشابه إلى حد كبير فيما بينها، منها ما عرف أعالي البحار بأنها: "كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون للدول الحق في استعمالها على قدم المساواة"[2]، كما عرفها البعض الآخر بأنها: "تشمل كل جزء من المحيط يبعد عن خط معين ومسافة معينة من شواطئ الدول أي الأجزاء التي تأتي بعد المياه الإقليمية للدولة"[3].

ووفقاً للمادة الأولى من اتفاقية جنيف سنة 1958 يقصد بأعالي البحار بأنها: "كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة - وهذا التعريف يتميز بالدقة والوضوح، فالبحر العالي يشمل المحيطات والنظام الذي يسري على البحار العالية مبدأ حرية الملاحة فيها لجميع الدول على قدم المساواة.

---

[1]) نداء، جمال(1977)، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، القاهرة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ومعهد البحوث والدراسات العربية، ص123.

[2]) الغنيمي، محمد طلعت، مرجع سابق، ص162.

[3]) نداء، جمال، مرجع سابق، ص124.

وفي عام 1982 تم التوصل إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي عرفت من خلال مادتها (86) أعالي البحار بأنها: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة إرخبيلية"، وبهذا التعريف الوارد في الاتفاقية فقد جاء قاطعاً لكل خلاف يمكن أن يثور في شأن تعريف أعالي البحار، وما يعد من البحار يكون موصوفاً بهذا الوصف، وما لا يعد كذلك، فمن ذلك أن المياه التي تعد مياهاً داخلية أو وطنية لا تدخل في مفهوم اصطلاح أعالي البحار، حتى ولو كانت مياهها مالحة، وكذلك الشأن بالنسبة للمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة فإنها لا تدخل كذلك في مدلول فكرة أعالي البحار(1).

كما أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، مجموعة من المبادئ التي تشكل في مجموعها النظام القانوني الذي يحكم قاع أعالي البحار، وباطن تربته فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدول الساحلية، إذ أن مبدأ حرية أعالي البحار أو البحر العالي قد أصبح مبدأ مسلماً به، بمعنى أن النظام القانوني لهذه المياه الدولية يحكمها مبدأ حرية أعالي البحار، ووفقاً لنص المادة(89) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها الإقليمية ويترتب على ذلك أن الدول المختلفة الساحلية منها وغير الساحلية تتمتع بحريات معينة ومسموح بها بموجب القانون الدولي العام والبحث العلمي، من أبرز هذه الحقوق حرية الملاحة وحرية الصيد، وحرية مد الأسلاك والأنابيب في جوف البحار العالية، وحرية التحليق فوق البحر العالي، وحرية إقامة الجزر الصناعية(2).

إلا أن هذه الحريات قيدت بمجموعة من القيود والتي تتمثل بمقاومة الإتجار بالرقيق، إضافةً إلى مقاومة أعمال القرصنة، كون حق تبادلي يتم إقراراه لأجهزة أمن وقضاء الدول من أجل مواجهة أعمال القرصنة البحرية(3).

---

1) المرجع السابق الذكر، ص125

2) عبد الحميد، محمد سامي(1996)، أصول القانون الدولي: الجماعة الدولية، ج1، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص349

3) الغنيمي، محمد طلعت، مرجع سابق، ص187.

المبحث الثاني

المسؤولية الدولية والقانونية عن التلوث البحري وأساس قيامها

يجمع الفقه والمجتمع الدولي على الاعتراف بصورة عامة بقواعد القانون الدولي التي تمنع تلوث المياه، ولكن دون تحديد مدى هذه القاعدة أو المبدأ، ومن خلال هذا المبحث سيتم تسليط الضوء على مسؤولية الدولة عن التلوث البحري، وذلك من خلال بيان نطاق حق الدولة في استغلال البيئة البحرية لتوضيح مسؤوليتها عن التلوث، ثم تسليط الضوء على المسؤولية الدولية الناجمة عن التلوث البحري، وبيان أساس قيام تلك المسؤولية، انتهاءً بتوضيح مسألة المسؤولية القانونية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري، وذلك وفق التقسيم الآتي:

المطلب الأول: نطاق حق الدولة في استغلال البيئة البحرية

المطلب الثاني: المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الثالث: أساس قيام المسؤولية الدولية عن التلوث البحري.

المطلب الرابع: المسؤولية القانونية المدنية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول

نطاق حق الدولة في استغلال البيئة البحرية

نظراً للتطورات الحديثة وضرورة استغلال واستعمال مياه الأنهار والبحيرات في الصناعة الحديثة ظهرت حاجة ملحة إلى تنظيم ذلك الاستعمال والاستغلال بشكل منظم، لذا تم الاعتراف بمبدأ مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تسببها للدول الأخرى بسبب الاستعمال الخاطئ للأنهار والبحيرات الدولية، ولهذا برزت مشكلة تلوث الأنهار والبحيرات نتيجةً للاستعمال والاستغلال الخاطئ[1].

و من جهةٍ أخرى قد تكون الأنهار والبحيرات الدولية حدوداً مشتركة بين دولتين أو أكثر، وينتج عن وجود مثل هذه المياه موزعة بهذا الشكل الكثير من المنازعات بين الدول، لذلك كانت وما زالت الأنهار والبحيرات الدولية موضع اهتمام المجتمع الدولي منذ القدم، إذ كان الاهتمام بدايةً في مجالات محددة كالملاحة والصيد، وبعد التطور الحديث بدأ الفقهاء ينادون بحرية الملاحة

---

[1]) عبد الوارث، عبده عبد الجليل، مرجع سابق، ص12.

النهرية المطلقة لجميع الدول دون النظر إلى أن الدولة واقعة على المجرى أو غير واقعة عليه، وفي ضوء التطورات الاقتصادية والسياسية المعاصرة وانتشار ظاهرة الاقتصاد الحر المخطط واعتماد الدول النهرية على النقل النهري، برزت أوجه الاستغلال المختلفة للبحار والأنهار، مما أدى ذلك إلى زيادة المنازعات الدولية في المجالات الاقتصادية بشكل لم يسبق له مثيل[1].

ويؤدي استغلال الأنهار والبحيرات الدولية إلى مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تسببها لدولة أخرى سواء أكان الاستغلال نافعاً أم ضاراً، ونظراً لأهمية الاستغلال الضار للبيئة البحرية، ستقوم الباحثة بتوضيح ذلك كما يلي:

الفرع الأول

أساس استغلال البيئة البحرية في القانون الدولي

ذهب الفقه الدولي إلى أن دول الحوض النهري تملك حقاً في استغلال جزء النهر الخاضع لسيادتها الإقليمية إلى أقصى حد ممكن بحيث لا يضر هذا الاستغلال بدول النهر الأخرى التي تقع على حوض النهر، وقد تأكد هذا المبدأ في حكم محكمة التحكيم في قضية (بحيرة لانو) بين فرنسا وإسبانيا في المحافظة على الوضع الراهن أو منع أي تغيير في مجرى النهر[2]. وممارسة حق السيادة الإقليمية على النهر الدولي لا تخضع إلا للقيود التي يتضمنها القانون الدولي العرفي، كالمبدأ الذي يقضي بالاقتسام المعقول أو العادل في حوض مجرى المياه، والمبدأ الذي يقضي باحترام الحقوق المكتسبة، كما يخضع هذا الحق إلى القيود التي توضع في المعاهدات والإتفاقيات الدولية التي تنظم استغلال المجرى وتحديد الحدود بين دولتين أو أكثر، إذ أن وجود المعاهدة يقتضي بتطبيق نصوصها على أساس المبدأ الذي يقضي بالوفاء بالعهد، أما في حالة غياب المعاهدة أو الاتفاقية الدولية فيثور الخلاف بين فقهاء القانون الدولي حول مصدر القيود القانونية التي تقيد حقوق السيادة الإقليمية[3]. حيث ذهب رأي من الفقه إلى ضرورة المساواة في حصص المياه بين الدول، لكن مع ضرورة تعديل الأحوال الطبيعية القائمة تعارضت مع مبدأ المساواة، ومن جهة أخرى ذهب إتجاه آخر إلى أن الحوض لا يمكن أن يوجد في حالة مساواة تامة، لأن

---

[1]) الراوي، جابر إبراهيم(1983)، **المسؤولية الدولية عن أضرار البيئة**، جامعة بغداد، كلية القانون والسياسة، ص94.

[2]) محمد، صلاح هاشم(1991)، **المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية**، القاهرة: مكتبة النهضة العربية، ص16

[3]) الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص172.

الطبيعـة قـد تجعـل مراكزهـا متغـايرة، ويـذهب رأي آخـر إلـى تطبيـق مبـدأ النسـبية باعتبـار أن كـل دولـة فـي الحـوض المـائي تسـتحق نصـيباً مـن الميـاه يتناسـب مـع حاجاتهـا التـي يمكـن قياسـها بمعـايير ماديـة قائمة على التحديات والثبات[1].

وعليـه نظـراً لإخـتلاف الفقهـاء فـي المبـادئ والقواعـد التـي تحكـم الاسـتغلال، فـإن ذلـك يـوحي مـن الصـعوبة بمكـان وضـع قواعـد ومبـادئ تحكـم موضـوع أسـاس اسـتغلال البيئـة البحريـة، إذ أن هنـاك مسـائل متعـددة بُحثـت كـل واحـدة بشـكل مستقل تبعـاً لظروفهـا وواقعهـا التـي يمكـن تطبيقهـا عليهـا، إذ أن هناك مبادئ طبقت تختلف من حالة إلى أخرى.

الفرع الثاني

ماهية الاستغلال الضار للبيئة البحرية

المبـدأ الـذي يحكـم اسـتغلال البيئـة البحريـة والأنهـار الدوليـة يتمثـل فـي حـق الدولـة فـي اسـتغلال جــزء مــن النهــر الخاضــع لسـيادتها إلــى أقصــى حــد ممكــن دون الإضــرار بــدول حــوض النهــر الأخرى[2].

وفــي ســبيل توضــيح ماهيــة الاســتغلال الضــار يــذهب (مــاكس هــوبر) إلــى أن مشــروعات التنميــة فــي دول المجـرى الأعلــى تكـون غيـر قانونيـة متــى أضـرت بــالأحوال الطبيعيــة أو الصــناعية لمجـرى الميــاه الأسـفل، أمــا (أوبنهــايم) فيـذهب إلــى أن الدولــة النهريــة ممنوعــة قانونــاً مــن تعـديل الأحوال الطبيعية في إقليمها على نحو يضر بالأحوال الطبيعية المجاورة[3].

وقـد ثـار خـلاف بـين الفقهـاء حـول ماهيـة الاسـتغلال الضـار فـي اتجـاهين اتجـاه يـذهب إلـى أن أي اعتــداء علــى أوجــه الاســتغلال القائمــة يعتبــر عمــلاً غيــر قــانوني لأن حمايــة المصــالح المائيــة

---

1) أبو الوفا، أحمد (2006)، شروط المسؤولية الدولية، القانون الدولي الجديد للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، القاهرة: دار النهضة العربية، ص118.

2) القاضي، ممدوح توفيق (1978)، استغلال الأنهار الدولية في شؤون الملاحة ومشكلة نهر الأردن، **رسالة دكتوراه**، جامعة القاهرة، ص54-55.

3) الدغمة، إبراهيم محمد، مرجع سابق، ص65.

المرتبطة بأوجه الاستغلال هو هدف القانون، أما الاتجاه الآخر فيذهب إلى أن هدف القانون تقسيم فوائد الاستغلال بين دول المجرى بطريقة عادلة ومعقولة[1].

كما يذهب رأي في الفقه إلى استبعاد الأضرار البسيطة التي تحصل من العمل غير المشروع فهناك ضرر جسيم وضرر بسيط. على عكس ذلك يذهب رأي إلى ضرورة إلزام دولة المجرى الأعلى بالتوقف عن استغلال النهر متى أضرت بدولة المجرى الأسفل حتى إذا كان الضرر بسيطاً[2].

وتذهب الباحثة مع الرأي الأخير والذي يقوم على أن الأضرار مهما كانت بسيطة تؤدي إلى ضرورة إلزام الدولة التي كانت السبب في الضرر بأن تتوقف عن استغلال النهر إلى الحد الذي يؤدي إلى منع الضرر وسواء كان العمل الذي تقوم به دولة المجرى الأعلى مشروعاً أم غير مشروع، نظراً لأن نسبة معينة من التلوث مسموح بها نتيجة لممارسة دولة المجرى بعض النشاطات.

المطلب الثاني

المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية

طبقاً لقواعد القانون الدولي العام تسأل الدولة عن خرقها لقواعد القانون الدولي العام، سواء قامت بهذا الخرق عن طريق أجهزتها أو عن طريق الأفراد الذين يمكن أن ينسب عملهم إلى الدولة باعتباره من أعمال الدولة سواء كان هذا الخرق عن طريق القيام بعمل، حيث تعتبر هذه الأجهزة من أجهزة الدولة طبقاً للنظام القانوني الداخلي أو أنه طبقاً للقانون الدولي أن العمل الذي قام به الأفراد مخولون أو ملزمون بالقيام بذلك العمل القانون الوطني[3].

وطبقاً لقواعد القانون الدولي العام أيضاً فإن الدولة ملزمة باتخاذ الحيطة اللازمة للحيلولة دون وقوع ضرر من الأعمال التي يقوم بها الأفراد العاديون للدول. فإذا كان من المستحيل عليها أن تمنع ذلك أو معاقبة المذنبين وإلزامهم بإصلاح الضرر الناتج من أعمالهم الضارة، فإن الدولة التي تكون مسئولة مسؤولية غير مباشرة عن ذلك العمل، كما أن الدولة تسأل عن الضرر الذي

---

1) داوود، عبد المنعم محمد(1997)، **مشكلات الملاحة في المضايق البحرية**، الإسكندرية: منشأة المعارف، ص98.

2) الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص170.

3) محمد، صلاح هاشم، مرجع سابق، ص18.

ينـتج عـن إهمـال أجهزتهـا ولكنهـا تسـتطيع نفـي المسـؤولية عنهـا إذا أثبتـت أن أجهزتهـا المختصـة قـد اتخـذت كافـة التـدابير الضـرورية لتجنـب خـرق حقـوق الدولـة الأخـرى. ولكنهـا لا تسـتطيع نفـي مسؤوليتها على أساس أن أجهزتها لم تعتمد خرق القانون الدولي العام[1].

وقـد ذهـب بعـض الكتـاب إلـى أن الدولـة التـي تسـبب بعملهـا ضـرراً إلـى دولـة أخـرى والـذي يكـون عملهـا خرقـاً للقـانون الـدولي بـدون خطـأ وبـدون قصـد ودون خبـث أو إهمـال تكـون مسـئولة عـن تعويض ذلك الضرر[2].

ويتضـح أن هنـاك بعـض القواعـد فـي القـانون الـدولي العـام بشـان المسـؤولية الدوليـة جـاءت بشـكل عـام، وهـذه القواعـد هـي مجـرد قواعـد نظريـة قـال بهـا بعـض كتـاب القـانون الـدولي، أو أنهـا ناتجـة مـن بعـض التطبيقـات التـي وقعـت بـين الـدول وجـرت تسـويتها طبقـاً لـبعض قواعـد القـانون التـي لـم تصـبح بعـد قواعـد ملزمـة فـي العلاقـات الدوليـة، وهـذه القواعـد هـي قواعـد عامـة تطبـق فـي علاقـات الـدول مـع بعضـها فـي مختلـف المجـالات ومنهـا مجـال تلـوث البيئـة البريـة أو البحريـة أو المجـال الجـوي أو الفضـاء الخـارجي علـى حـد سـواء فـي حالـة اقتناعنـا بأنهـا قواعـد تتمتـع بقـوة إلـزام بـين الدول[3].

كمـا أن المبـادئ التـي جـاءت بهـا المـؤتمرات الدوليـة وبعـض الإتفاقيـات التـي لـم تـدخل حيـز التنفيـذ أو لـم تأخـذ بهـا الـدول ذات العلاقـة، والتـي عنيـت بموضـوع تلـوث البيئـة كمـؤتمر سـتوكهولم لسـنة 1972 علـى سـبيل المثـال، وان جـاءت بـبعض المبـادئ والتوصـيات التـي ترمـي إلـى منـع تلـوث البيئـة ومكافحـة التلـوث عنـد وقوعـه إلا أنهـا تتمتـع بقـوة إلـزام فعليـة يترتـب علـى مخالفتهـا تحمـل مسـؤولية دوليـة، وترتيـب الجـزاء علـى مخالفتهـا، لـذلك فإنهـا مجـرد لبنـات علـى طريـق إرسـاء قواعـد فـي القـانون الـدولي العـام بشـان تلـوث البيئـة وعناصـرها[4]، ومـن أهـم المبـادئ التـي رسـخت المسـؤولية الدوليـة المبـدأ (21) مـن إعـلان سـتوكهولم، والـذي يؤكـد بـأن: "الـدول تتحمـل مسـؤولية ضـمان أن

1) الفار، عبد الواحد محمد(1985)، **الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث**، القاهرة: دار النهضة العربية، ص18.

2) اسكندر، أحمد(1995)، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، **رسالة ماجستير**، جامعة الجزائر، ص18.

3) الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص192.

4) الفار، عبد الواحد محمد، مرجع سابق، ص45.

الأنشطة والفعاليات التي تقع داخل حدود سلطتها، أو تحت رقابتها لا تلحق ضرراً ببيئة الدول الأخرى أو بالمناطق التي تقع خارج حدود الولاية الوطنية"[1].

وقد أفضى الإحتكام إلى هذا المبدأ في النصوص الدولية والإتفاقيات الأخرى منذ عام 1972، إلى تضمينه في قوانين بعض الدول الداخلية، ومنها قانون العلاقات الخارجية للولايات المتحدة، حيث تضمن مسؤولية الدولة عن الضرر البيئي، فالقسم (600)، من القانون يؤكد بأن أية دولة مسئولة عن أي ضرر بالغ، ينجم عن انتهاك ما لالتزاماتها، وأن تنسجم أنشطتها والقواعد البيئية الدولية المقبولة، وأن لا تلحق ضرراً كبيراً ببيئة دولة أخرى، في حين أكد القسم 602، على أن الدولة المسئولة تخضع لالتزامات عامة، تتمثل في منع وتقليل النشاط، الذي يهدد، أو يسبب انتهاكاً، ودفع تعويضات عن الضرر الواقع[2].

كما أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)1982، أوردت نصاً يختص بالبيئة البحرية فحسب، وليس بالأضرار البيئية عبر الحدود عموماً، فالمادة 235، تعكس وبوضوح كبير الوضع الحالي للأحكام القانونية الدولية بهذا الصدد، وتنسجم بشكل كامل مع الوضع الحالي للأحكام القانونية الدولية للمسؤولية القانونية عن الأضرار البيئية[3]، وهذين النصين ضروريان، لتوضيح الاتجاهات الأساسية للقانون الدولي الحالي بهذا الشأن من حيث:

---

[1]) المرجع السابق الذكر، ص46.

[2]) نعمان، محمد عبد الله، مرجع سابق، ص149.

([3]) تنص المادة (235) من المبادئ القانونية البيئية الدولية على أن: " 1- الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي:

1. تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على آلية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.
2. لغرض ضمان تعويض سريع و كاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر و

أ. تأكيد ما يجب أن يكون عليه موقف القانون الدولي عندما تظهر أضرار بيئية عبر الحدود، وكيفية تطوير المبادئ العامة للمسؤولية القانونية الدولية وتطبيقها في ميدان حماية البيئة، الذي يعتبر ميداناً جديداً للقانون الدولي.

ب. التأكيد على الدول التي انتهكت الالتزامات الدولية، لدفع التعويضات المناسبة للدول والأشخاص، الذين عانوا من الدمار والأضرار التي سببها التلوث.

وفي إطار المبادئ القانونية البيئية التي طورتها مجموعة خبراء اللجنة العالمية للبيئة والتنمية في حزيران 1986م، فقد أشار نص المادة (21)، من المبادئ إلى مجموعة من مرتكزات وقواعد المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، والتي جاء فيها:

1. تتحمل الدولة بموجب القانون الدولي المسؤولية عن أي إخلال بالالتزامات الدولية المتعلقة باستخدام الموارد الطبيعية، أو الحيلولة دون التدخل لحماية البيئة، أو منعه أو تحجيمه.
2. وبالأخص، ينبغي:
   أ. إيقاف الأنشطة المحظورة دولياً.
   ب. وقدر الإمكان، إعادة النظر إلى ما كان عليه والذي يمكن أن يكون لو لم يرتكب الفعل المحظور دولياً.
   ج. تقديم تعويضات عن الأضرار الناجمة عن النشاط المحظور دولياً.
   د. عندما يكون مناسباً، تقديم ترضية عن النشاط المحظور دولياً.[1]

فالنظام القانوني الحالي للمسؤولية الدولية يقوم على أساس التشريعات الوطنية – كقاعدة عامة- فقد طالبت اتفاقيات جنيف لسنة 1958 الدول بأن تضع التشريعات اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث، ووضعت بعض الدول تشريعات خاصة بحماية البيئة البحرية وغيرها من التلوث، ولكن تلك التشريعات الداخلية قاصرة عن أن تشمل حماية البيئة البحرية ضمن نطاق إقليمها الذي يخضع لسيادتها، وبعض المناطق الأخرى التي يرى الرأي الراجح في الفقه الدولي على أنها جزء من إقليم الدولة الشاطئية كالبحر الإقليمي الذي يعتبر جزءاً من إقليم الدولة الشاطئية، تغمره المياه وأنها تمارس سيادتها عليه كما تمارسها على البحر الإقليمي. أو أن الدولة

التعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة بذلك، حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض". انظر منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 2002م، رقم المبيع .A.97.v.10

([1]) نص المادة 21، حماية البيئة والتنمية المستدامة: المبادئ والتوصيات القانونية لعام 1986.

تمارس حق السيادة على بعض الأجزاء الأخرى مثل المنطقة الاقتصادية الخاصة ومنطقة الجرف القاري. فتستطيع الدولة إصدار التشريعات والأنظمة اللازمة لحماية البيئة في المناطق المذكورة[1].

ولما كانت قواعد المسؤولية التقليدية قد أصبحت لا تتجاوب ولا تنسجم مع التطور العلمي والتقني الحديث، فلا بد من إرساء قواعد جديدة للمسؤولية على أساس من الإتفاقيات الثنائية والجماعية والسوابق القضائية الدولية التي يصبح تكرار العمل بها قاعدة من قواعد القانون الدولي العرفية التي تتمتع بقوة إلزام، وذلك باعتبارها أحد مصادر القانون الدولي العام، ومثال ذلك المادة الثالثة من اتفاقية لاهاي المعقودة سنة 1907، بشأن قوانين وعادات الحرب البرية، فإن الدولة المحاربة تسأل عن خرق أجهزتها أو الأفراد التابعين لقواتها المسلحة التي لا تعمل تحت سلطتها كجهاز تابع لها، للتنظيمات التي وضعتها الاتفاقية، سواء أرتكب الفعل عمداً أم بدون عمد وسواء أوجد الإهمال أم لم يوجد[2].

ولهذا أصبح من الضرورة البحث عن قواعد جديدة تحكم هذا الموضوع الخطير وإيجاد نظام يكفل تجنب مخاطر التلوث البيئي وإسناد المسؤولية الدولية إلى الدولة التي أحدثت أو تسببت في أحداث الضرر، وقد ظهرت عدة اتجاهات بشأن مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تسببها في تلوث البيئة البحرية تبلورت هذه الاتجاهات في عقد العيد من الإتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية من الأضرار، والمباشرة والتعاون الدولي لتطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية وضمان الحصول على تعويض سريع وكامل عن جميع الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية، ووضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كافٍ مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض[3].

وبعض هذه الاتجاهات الحديثة أشارت إلى أنه لا تتحقق مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث التي تحدثها أو تسببها الأنشطة التي تمارسها المؤسسات الخاصة أو أحد رعاياها تحت ولايتها أو إشرافها إذا اتخذت الاحتياطات اللازمة وتثبت عدم تقصيرها في ممارسة التدابير الوقائية اللازمة التي يتطلبها القانون الدولي لمنع الإضرار بالغير، لذلك أصبح مبدأ أو قاعدة منع

---

1) القاضي، ممدوح توفيق، مرجع سابق، ص85.

2) الفار، عبد الواحد محمد، مرجع سابق، ص78.

3) عامر، تونسي(1989)، أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر، القاهرة، دار النهضة العربية، ص154.

الاستغلال الضار لمياه الأنهار والبحيرات الدولية قاعدة عرفية من قواعد القانون الدولي نظراً لتكرار العمل بها واعتبارها ملزمة للدول والنص عليها في الكثير من الإتفاقيات التي عقدت بين الدول لتنظيم استعمال واستغلال أو وضع قواعد تحكم الأنهار الحدودية(1).

المطلب الثالث

أساس قيام المسؤولية الدولية عن التلوث البحري

من الثابت أن المسؤولية الدولية كعلاقة قانونية بين دولة ودولة لا تقوم كقاعدة عامة إلا على الأفعال الصادرة عن الدول، وأنه لا بد من قيامها في القاعدة التقليدية توافر الخطأ المنسوب إلى شخص دولي، وقد عرفت المسئولية الدولية في العصور الوسطى بأوروبا بأنها مسؤولية جماعية تقوم على التضامن المفترض بين جميع الأفراد الذين يشكلون الجماعة التي وقع من أحد أعضائها الفعل الضار، أي أن المسئولية تقوم على التضامن أو التكافل(2).

لكن مع نهاية العصور الوسطى بدأ التخلي عن المسؤولية الجماعية لصالح المسؤولية الشخصية القائمة على عنصر الخطأ(3)، وكانت هذه الصورة البدائية للمسؤولية الدولية، حيث أن مسؤولية الأمير أو رئيس الدولة هي مسئولية الدولة، ومن ثم حدث تطوراً آخر، وهو فصل الدولة عن شخص الأمير، فصارت الدولة هي المسئولة عن التصرفات الخاطئة التي يقوم بها موظفيها الذين يمارسون مهامهم بتفويض من الأمير وفق تعليماته التي تصدر منه، فكانت هذه هي ملامح النظرية التي جاء بها الفقيه (Grotius) والذي قام بنقلها من القانون المدني (الداخلي) إلى القانون الدولي العام، ووفقاً لهذه النظرية فإن مسؤولية الدولة لا تترتب إلا إذا أخطأت الدولة ونتج عن الخطأ ضرر بغيرها من الدول، بمعنى أن الواقعة التي تولد المسؤولية الدولية يجب – إلى جانب عدم مشروعيتها – أن تكون خطأ، كالغش، أو التقصير أو الإهمال(4).

---

(1)نعمان، محمد عبد الله، مرجع سابق، ص152.

(2)العمر، بلال (2011)، حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، **رسالة ماجستير**، جامعة حلب، سوريا، ص170.

(3) الكردي، جمال محمود (2010)، **دراسات في التشريعات البيئية**، القاهرة: دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، ص 45.

(4)أفكيرين، محسن(1999)، **النظرية العامة للمسئولية الدولية عن النتائج الضارة أفعال لا يحظرها القانون الدولي**، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 146.

إذاً تقوم المسؤولية في القانون الدولي التقليدي على أساس مبدأ الخطأ، فالدولة مسئولة عن أعمالها التي تسبب الضرر لدولة أخرى، لكن شرط قيام تلك الأفعال على الخطأ، لأنه إذا لم يوجد الخطأ فلا تترتب المسؤولية على فعل الدولة أو امتناعها الذي سبب ضرراً لدولة أخرى[1].

وتتلخص نظرية الخطأ بمجال المسؤولية الدولية هو أن الدولة لا يمكن أن تكون مسئولة ما لم تخطئ أو تتسبب بضرر للغير، ويترتب على قيام المسؤولية الدولية بأن الدول التي تسبب بالخطأ عليها القيام بإصلاح الضرر أو دفع تعويض كاف عنه، وهذه النظرية تعتبر الأساس الأول للمسؤولية الدولية، حيث يرى أصحاب هذه النظرية بالإضافة إلى الأساس المبدئي أن للمسؤولية الدولية تتمثل في الفعل الغير مشروع والذي تمثل بمخالفة التزام من الالتزامات الدولية بأن يكون ناتجاً عن الإهمال أو الخطأ أو الغش أو التقصير[2]، كما إن الخطأ قد ينتج عن الامتناع أو غياب التصرف أو سرعة التصرف أو عدم التحرك، ومن ذلك يتضح بأنه يكون عمدياً أم غير عمدياً، فعندما ينتفي الخطأ لا يمكن الحديث عن المسؤولية[3].

وتعتبر الدولة وفقاً لهذه النظرية بأنها مسئولة عن جميع الأضرار التي تلحق بالغير ما لم تسر في سلوكها وفق نمط معين أو تراعي في سلوكها مقياس أدنى من المعاملة السائدة، وبشكل آخر إن الدولة لا تعتبر مسئولة فقط لمجرد تسببها في وقوع الضرر، بل لا بد أن يكون هناك دليل على أنها لم تتخذ بكافة الاحتياطات اللازمة والتدابير الضرورية لمنع وقوعه، ومن هنا نشأت نظرية الحذر أو العناية الواجبة أي القائمة على واجبات الدولة المترتب على ممارستها لسيادتها الإقليمية[4].

لكن هذه النظرية لم تسلم من توجيه الانتقادات، إذ لاقت كثير من الانتقادات في الفقه الدولي وعلى رأسهم (انزيللوتي وتريبل) الذان رفضا تأسيس المسؤولية الدولية على أساس الخطأ، كما أنهما أكدا على أن الدولة يجب أن تكون مسئولة عن سلوكها الخاطئ وحتى لو لم ترتكب خطأ بمعنى المسؤولية تترتب عن العلاقة بين نشاط الدولة والفعل الضار[5]، ويضيف أنزلوتي قائلاً بأن

---

1)عبد الحديثي، صلاح عبد الرحمن(2010)، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، بيروت: دار الحلبي الحقوقية، ص221.

2)أفكيرين، محسن، مرجع سابق، ص 148.

3)أبو الوفا، أحمد(1990)، شروط المسؤولية الدولية، **مجلة الدبلوماسي**، العدد 13، ص 45.

4)الكردي، جمال محمود، مرجع سابق، ص 46.

5)العمر، بلال، مرجع سابق، ص 172

فكرة الخطأ هي فكرة نفسية وسيكولوجية، لا تتناسب مع نظام قانوني أشخاصه كلهم من الأشخاص الاعتباريين، وإذا كان تطبيق هذه النظرية قد ارتبط تاريخياً ببدء ظهور الدولة بمفهومها التقليدي عندما كان الخلط بينهما وبين الشخص الحاكم[1].

وتؤيد الباحثة هذا الاتجاه الذي ذهب إليه (أنزلوتي) لأن المقصود من خطأ الدولة هو خطأ رئيسها، فتطبيق النظرية في الوقت الحالي أصبح صعباً بعد أن تم التفرقة بين الدولة كشخص معنوي، وبين الشخص الطبيعي الذي يقوم على رئاستها، أي أنه من الصعب نسبة الخطأ لشخص معنوي لا كيان له، كما أن جذور نظرية الخطأ نابعة من القانون الخاص (القانون المدني) ولا يمكن تطبيقها بنطاق القانون الدولي العام.

أما في مجال الضرر البيئي وتلوث البيئة البحرية فالفقه الغالب يذهب ونحن معه إلى أن المسؤولية القانونية لا تستند إلى الخطأ مطلقاً في مجال النزاعات البيئية وذلك لصعوبة إثبات التقصير في القانون البيئي الدولي وكون معايير الحرص ومقاييس التنبؤ التي يتم الاستناد إليها في تقدير الخطأ مبهمة وغير محددة في ظل التقدم والتطور العلمي والتكنولوجي والصناعي، إذ أصبح مبدأ الخطأ لا يستجيب لكل أنواع المسؤولية لأنه من الصعب إثبات الخطأ بل استحالة إثباته في بعض الأحيان وخاصة في مجال البيئة البحرية، وهذا الوضع دفع فقهاء القانون الدولي إلى القول بنظريات عديدة كأساس للمسؤولية الدولية[2].

ومع ذلك فإن المسؤولية قد تقوم أحياناً استناداً إلى الخطأ في حالات الإهمال التي ترتب ضرراً بيئياً بحرياً يمكن تجنبه، مثل التجارب النووية في البحار[3]، ويمكن الاستناد إلى الخطأ في حالة علم الدولة بوجود مصدر للضرر العابر للحدود في نطاق ولايتها أو تحت سيطرتها الفعلية أو كان لديها من الوسائل ما يمكنها من هذا العلم، وكان لديها الوقت الكافي لتجنب الضرر فتكون هذه الدولة مسئولة دولياً عن إيلاء العناية الواجبة لمنع الضرر العابر للحدود الذي تحدثه أنشطة

([1]) أفكيرين، محسن، مرجع سابق، ص 150.

([2]) الكردي،جمال محمود، مرجع سابق، ص 234.

([3])عبد الحديثي، مرجع سابق، ص 221.

الكيانــات الخاضــعة لولايتهــا أو تحــت رقابتهــا الفعليــة، وتتحمــل أيضــاً مسـؤولية إصــلاح الضــرر إذا مــا فشلت أو أهملت في أداء العناية الواجبة تجاه الضرر[1].

وبشــكل عــام تتمثــل عناصــر المســؤولية عــن الاســتغلال الضــار للبيئــة البحريــة (الأنهــار والبحيرات الدولية) بما يلي:

1. **الفعل:** ويطلـق عليـه الكثيـرون مـن فقهـاء القـانون الـدولي السـلوك المخـالف للقـانون أو الفعـل غيـر المشـروع الـذي يـؤدي إلـى حصـول الضـرر، ويـذهب الـبعض مـنهم إلـى اشـتراط ضـرر وأن يكـون الضــرر جسـيماً أمــا الأضــرار البسـيطة فـلا يعتـد بهـا، ولكـن هنـاك اتجاهـات مختلفـة بهـذا الشـأن، فهنــاك رأي يــرى بــأن الفعــل إذا كــان غيــر مشــروع وأدى إلــى حصــول ضــرر فــإن الدولــة تكــون مسـئولة عـن إصـلاح أو تعـويض الضـرر مهمـا كـان حجـم الضـرر، وهنـاك رأي آخـر يـرى بـأن الفعـل حتــى إذا كــان مشــروعاً وأدى إلــى أضــراراً أصــابت دولــة أخــرى فعلــى الدولــة التــي أتــت الفعـل المشـروع أن تعيـد الحـال إلـى مـا كانـت عليـه إذا كـان ذلـك ممكنـاً أو دفـع التعـويض المناسـب والموازنــة بــين المنــافع الاجتماعيــة لمشــروع معــين تقــوم بــه دولــة والأضــرار الاجتماعيــة التــي تصــيب دولــة أخــرى علــى أن يكــون عنصــر الضــرر هــو الأســاس الــذي ينبغــي أن يــدفع عنــه التعويض المناسب ويتم ذلك باتفاق الطرفين أو الإطراف المعينة[2].
2. نسبة الفعل المشروع أو غير المشروع إلى الدولة التي أحدثت الضرر.
3. أن يحصـل ضـرر يصـيب دولـة نتيجـة لفعـل قامـت بـه دولـة أخـرى فـإذا لـم يكـن هنـاك ضـرر فـلا مسـؤولية علــى الدولــة خلافــاً لمــا يــذهب إليــه بعــض الفقهــاء بــأن مجــرد مخالفــة القــانون الــدولي تترتب عليه مسؤولية الدولة وإن لم يحصل ضرر[3].

ولكــن الفقــه الــدولي أختلــف فــي أســاس المســؤولية الدوليــة عــن الأضــرار التــي تســببها دولــة لغيرهــا مــن الــدول بشــأن اســتعمال واســتغلال ميــاه الأنهــار والبحيــرات الدوليــة، فيــذهب فريــق مــن الفقهــاء يتــزعمهم (اندراســي وبربــار) إلــى أن أســاس المســؤولية الدوليــة التــي تســبب ضــرراً إلــى دولــة أخــرى مــن جــراء اســتعمال واســتغلال ميــاه الأنهــار الدوليــة يقــوم علــى أســاس مبــدأ الجــوار وأن هــذا المبــدأ أو النظريــة طبــق بشــكل واضــح فــي تلــوث الأنهــار والبحيــرات الدوليــة، إذ أن هــذه القاعــدة تمنــع التغيــرات الضــارة للأوضــاع القائمــة (الوضــع الــراهن)، ومبــدأ الجــوار فــي القــانون الــدولي يتطلــب مــن

([1])هاشم، محمد صلاح، مرجع سابق، ص 114.

([2])الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص72.

([3])عبد الحديثي، صلاح عبد الرحمن، مرجع سابق، ص224.

الـدول التفـاهم والتعـاون عـن طريـق تنظـيم الأمـور المتعلقـة باسـتعمال واسـتغلال ميـاه النهـر عـن طريق الإتفاقيات التي تعقد بهذا الشأن[1].

ويـذهب رأي آخـر أن أسـاس المسـؤولية الدوليـة يقـوم علـى نظريـة التعسـف فـي اسـتعمال الحـق. وتعنـي هـذه النظريـة استعمال الدولـة لإحـدى سـلطاتها المخولـة لهـا قانونـاً بطريقـة ينـتج عنهـا ضـرر للـدول الأخـرى، وقـد دافـع عنهـا بعـض الكتـاب وذهبـوا إلـى ضـرورة نقلهـا مـن ميـدان القـانون الـداخلي إلـى ميدان القـانون الـدولي، كونهـا تعـد أحـد مبـادئ القـانون العامـة التـي أشـارت إليهـا المـادة 38 مـن النظـام الأساسـي لمحكمـة العـدل الدوليـة، ولكـن فقهـاء آخـرين رفضـوا هـذه النظريـة وشـككوا في أمكان العمل بها في مجال القانون الدولي العام[2].

ويـذهب رأي آخـر إلـى اتخـاذ نظريـة المخـاطر كأسـاس للمسـؤولية الدوليـة والتـي تقتضـي بـأن الدولـة تسـأل فـي مجـال القـانون الـدولي مسـؤولية مجـردة عـن الخطـأ عنـدما يكـون نشـاطها ذا طـابع يتميـز بـالخطر، ولكـن أغلـب فقهـاء القـانون الـدولي رفضـوا الأخـذ بهـذه النظريـة . لأنهـا قائمـة علـى فكـرة التـأمين الإجبـاري وأنهـا تقضـي جبـر الضـرر تبعـاً لعلاقـة السـببية بـين الفعـل والضـرر بصـرف النظر عن محالفة القواعد القانونية[3].

والـذي تـراه الباحثـة أن المسـؤولية الدوليـة علـى الأضـرار الناتجـة عـن تلـوث البيئـة البحريـة تقـوم علـى أسـاس حصـول الضـرر لدولـة معينـة ينـتج عـن نشـاط دولـة أخـرى وقـد يكـون ذلـك النشـاط مشـروعاً أو غيـر مشـروع، فالمسـؤولية تقـوم علـى أسـاس الضـرر الـذي تسـببه دولـة فـي حـوض النهـر لدولـة أخـرى بصـرف النظـر عمـا إذا كـان الفعـل الـذي أتتـه الدولـة الأول مشـروعاً أو غيـر مشـروع وسواء وجد خطأ أم لم يوجد.

---

[1])الحنفاوي، مصطفى(1962)، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، القاهرة، (د.ن)، ص185.

[2])الراوي، جابر إبراهيم، مرجع سابق، ص73.

[3])عبد الحديثي، صلاح عبد الرحمن، مرجع سابق، ص233.

الفصل الثالث

مدى موائمة القوانين البحرينية مع الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية

تمثل صحة الإنسان والحفاظ على بيئة نقية وحيوية لشعوب دول الخليج العربي على المستوى الوطني والإقليمية مسعياً تبذل دول الخليج العربي الكثير من الجهود من أجل تحقيقه، وقد اتخذت المشكلات البيئية في السنوات الأخيرة أبعاداً جديدة، فالبيئة بكافة عناصرها البرية والبحرية تتعرض للتغيير في كل مكان من العالم نتيجة للتلوث ونضوب الموارد الطبيعية، ودول الخليج العربي ليست ببعيدة عن كل تلك التغيرات والتحديات البيئية، بل أنها تشارك كل العالم هذه الهموم، ولهذا فهي تبذل كافة الجهود والنشاطات لمجابهة تلك التحديات من خلال عمل متكامل ومتناسق تقوم به الأجهزة المعنية بالبيئة في تلك الدول مع المنظمات الإقليمية والدولية العاملة في هذا المجال، وبالأخص في مجال حماية البيئة البحرية نظراً لاتساع مجالها في تلك الدول وزيادة مشاكل التلوث التي تعرضت لها البيئة البحرية في تلك الدول(1).

وتأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على الجهود التي بذلتها وتبذلها مملكة البحرين لتنفيذ السياسات وتحقيق أهداف التنمية المستدامة في مجال حماية البيئة البحرية وحماية المناطق الساحلية والمياه الإقليمية من التلوث، وكذلك حماية نوعية وإمدادات موارد المياه العذبة، وذلك بما يتماشى مع الإتفاقيات الدولية والإقليمية التي تحمي البيئة البحرية، وسيقسم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: واقع التلوث البحري في مملكة البحرين.

المبحث الثاني: التشريعات الوطنية البحرينية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية

المبحث الثالث: انعكاسات الحماية الدولية للبيئة البحرية على التشريعات البحرينية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية

---

1) العلي، فهمي بن حسن أمين والشرياني، أحمد بن علي بن صالح(2005)، **دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ودورها في المحافظة على البيئة والمحافظة على مواردها الطبيعية**، الكويت: ذات السلاسل للطباعة والنشر، ص7.

المبحث الأول

واقع التلوث البحري في مملكة البحرين

يعتبر البحر من الموارد الطبيعية الأساسية والهامة لمملكة البحرين، فهو مصدر غذائي رئيسي، ووسيلة للنقل، وتعتمد عليه بعض أنواع الصناعات، وكذلك يعتبر البحر من أهم المناطق الترفيهية والسياحية، لذا كان من الضروري الحفاظ على هذا المورد الثمين، وحمايته من تدخلات الإنسان غير المسئولة، ولاسيما السواحل حيث أنها تتأثر كثيراً بالتغييرات الطبيعية وغير الطبيعية[1].

ومياه الخليج العربي كغيرها من مياه البحار والمحيطات الأخرى، لم تسلم من استغلال الإنسان العشوائي وأنشطته المتزايدة، ولم يتم وضع الوسائل والسبل الكفيلة بحمايته والمحافظة عليها. فالمصانع تنشأ عند شواطئ البحر، والمجاري تصب نفاياتها فيه، والنفايات السائلة والصلبة تقذف فيه، وتسريبات النفط التي تلوث مياهه، مما انعكست هذه الأنشطة السلبية بنتائج سلبية كبيرة على البيئة البحرية في الخليج العربي، مما دفع البحرين إلى الانضمام إلى العديد من الإتفاقيات الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية، وسن التشريعات الوطنية التي جاءت متوائمة مع تلك الإتفاقيات، ومن خلال هذا المبحث سيتم، توضيح واقع البيئة البحرية في مملكة البحرين، ثم التعرض إلى مصادر تلوث البيئة البحرية في مملكة البحرين، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: الوصف العام للبيئة البحرية في مملكة البحرين.

المطلب الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية في مملكة البحرين.

المطلب الأول

الوصف العام للبيئة البحرية في مملكة البحرين

يرتبط المواطن البحريني ارتباطاً اجتماعياً واقتصادياً ببيئته البحرية، شأنه شأن غيره من مواطني دول الخليج العربي، فبقي هذا الارتباط على الرغم من التغيير الكبير في نمط الحياة في مملكة البحرين بعد اكتشاف النفط، فالبيئة البحرية لا زالت تأخذ دوراً هاماً وحيوياً في حياة الشعب

---

[1]) المدني، إسماعيل(2005)، الآثار البيئية للتلوث البحري في البحرين، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد50، ص13.

البحريني، إذ اعتمد سكانها على البحر منذ القدم واعتبروه أهم مصادر الدخل الرئيسية لكثير من السكان البحرينيين.

تقع مملكة البحرين بين خطي عرض (45-25) و(25-26) درجة شمالاً وبين خطي طول (25-50 و 45-50) درجة شرقاً، وهي عبارة عن أرخبيل يتكون من مجموعة من الجزر يبلغ عددها (33) جزيرة، أكبرها جزيرة البحرين، وتقع في منتصف الخليج العربي محاذية للساحل الشرقي للمملكة العربية السعودية، وتتميز جزر البحرين في معظم أجزائها بانخفاض سطحها إذ لا يزيد ارتفاع معظم أراضيها عن (60) متراً فوق مستوى سطح البحر، بينما يبلغ ارتفاع أعلى نقطة رئيسية في البحرين، وهي جبل الدخان الذي يرتفع حوالي 120 متراً فوق سطح البحر(1).

وتبلغ مساحة مملكة البحرين (765.3) كيلو متر مربع، وتقع مملكة البحرين ضمن المناطق الحارة الجافة للكرة الأرضية، وبالتالي فهي من المناطق القاحلة، نادرة المطر، شديدة الحرارة وجوها مشبعاً بالرطوبة، وتتميز مملكة البحرين بأنها الدولة العربية الوحيدة التي تتكون من أرخبيل من الجزر، وتضم 33 جزيرة تتفاوت مساحتها تفاوتاً كبيراً، أكبرها جزيرة البحرين التي تبلغ حوالي (685) كيلو متر مربع(2).

وتشكل البيئة البحريّة نحو91% من إجمالي مساحة الأرض والمياه التابعة لمملكة البحرين، كما إن هذه البيئة تضم بعضاً من أهم الموارد الإستراتيجية للمملكة بالإضافة إلى الدور الهام الذي تؤديه لسكانها، كما أنه مصدر الغذاء الأساسي لمملكة البحرين، إلى جانب كونها مصدراً مهماً لمياه الشرب بعد تحليتها، وهذا يعكس أهمية البيئة البحريّة في مملكة البحرين وضرورة المحافظة على مواردها الطبيعية في ظل الظروف العالمية والإقليمية للبيئة، حيث تتعرض البيئة البحرية للتلوث، في ظل التنمية السريعة التي تشهدها البحرين، والتي ألقت بتبعاتها على البيئة البحرية، وأدت إلى تدهور الموارد الطبيعية الحية وخصوصاً السمكية، وانحسار الموانئ البحرية الحساسة، فقد أصبحت بيئة البحرين في حالة حرجة وخاصة في غياب البحث

(1) مصقير، عبد الرحمن عبيد، والزياني، عادل خليفة(2007)، البيئة في مملكة البحرين الواقع والتحديات، المنامة، مملكة البحرين مركز البحرين للدراسات والبحوث، ص 15.

(2) مرزوق، حسن عبد الله(2008)، التلوث النفطي وخطة الطوارئ، مملكة البحرين، الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية والبيئية والحياة الفطرية، الإدارة العامة لحماية البيئة والثروة البحرية، ص2.

والرصد الدقيق، وهي بحاجة إلى الكثير من الجهود لوقف النزيف المستمر والتأثير السلبي على مواردها[1].

وتتعرض الشواطئ والمناطق الساحلية في مملكة البحرين إلى ضغوطات متزايدة نتيجة لتوسع النشاطات البشرية الناجمة عن التوسع الحضري والنمو الصناعي وعمليات استكشاف وتصدير النفط وحركة الناقلات وعمليات الردم والتجريف، إضافة إلى الآثار الناجمة عن الأساليب غير المستدامة في الصيد الجائر والسياحة غير المرشدة والزراعة وتحلية مياه البحر[2].

ومما زاد من الضغوطات على البيئة البحرية في مملكة البحرين هو الموقع الجغرافي الإستراتيجية الذي يربطها بدول العالم في قارات ثلاث(آسيا وإفريقيا وأوروبا)، إضافةً إلى أهميتها الاقتصادية، لذا فإن البيئة البحرية في مملكة البحرين بشكل خاص وفي دول الخليج العربي بشكل عام عرضةً دائماً للعديد من الكوارث والحوادث البيئية خلال العقدين الماضيين. إذ عانت البحرين ودول الخليج العربي من الكوارث التي تعرضت لها البيئة البحرية في الخليج العربي أثناء الحروب المتتالية التي شهدتها المنطقة في بداية الثمانينات وبداية التسعينات من القرن الماضي وهما الحرب العراقية الإيرانية (1981)، وحرب الخليج (1991)، وغزو العراق (2003)، وما صاحب ذلك من تسريبات للنفط وحرب الناقلات والألغام البحرية وغيرها. ومما يجدر الإشارة له أن تم تصريف ما يقرب من احد عشر مليون برميل من النفط الخام في البيئة البحرية للخليج العربي أثناء حرب الخليج عام 1991م، مما نتج عن ذلك من تدمير للعديد من السواحل البحرية والحياة الفطرية[3].

ومما سبق ترى الباحثة أن البيئة البحرية في مملكة البحرين بيئة غنية بالثروات البحرية، وهي جزء لا يتجزأ من البيئة البحرية العامة لدول الخليج العربي، وتتأثر بما تتأثر به تلك الدول، إذ تعرضت للتلوث جراء الأحداث والكوارث والحروب والصراعات التي تعرضت لها المنطقة،

---

[1]) المدني، إسماعيل محمد، السيد، هاشم أحمد(2007)، بيئة البحرين البحرية، سلسلة كتب الحياة الفطرية، مملكة البحرين: مطبعة الاتحاد، ص 38-68.

2) الحمادي، أحمد خليفة والخزامي، محمد(1995)، البيئة الخليجية وعوامل حمايتها من التلوث، عجمان: جمعية أم المؤمنين النسائية، ص14.

3)العلي، فهمي بن حسن أمين، والشرياني، أحمد علي بن صالح، مرجع سابق، ص32.

كما أنها تتعرض أيضاً للتلوث جراء التصرفات الأهلية من سكان البحرين وسيتم استعراض مصادر تلوث البيئة البحرية في مملكة البحرين في المطلب اللاحق.

المطلب الثاني

مصادر تلوث البيئة البحرية في مملكة البحرين

تتعدد مصادر تلوث البيئة المائية في مملكة البحرين، فمنها صادرة من الممارسات الأهلية الخاطئة، ومنها ناتجة عن المصانع، وسوف تناقش الباحثة ذلك في ثلاث فروع: ففي الفرع الأول سوف تتناول الباحثة الممارسات الأهلية الخاطئة تجاه البيئة البحرية، وفي الفرع الثاني سوف تتناول المصادر الصناعية لتلوث البيئة البحرية، أما الفرع الثالث سوف يتم تناول المصادر الغير الصناعة لتلوث البيئة البحرية، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول

الممارسات الأهلية الخاطئة تجاه البيئة البحرية

هناك العديد من الممارسات الخاطئة والضارة بالبيئة البحرية، والتي يمارسها العامة من الناس، وبخاصة الصيادون الذين ترتبط حياتهم ورزقهم بالبحر، ومن الواجب عليهم المحافظة عليه وحمايته. وتتم هذه الممارسات عن قلة وعي وعدم اكتراث بما قد تسببه من أضرار صغيرة أو كبيرة. ومن الممارسات الأهلية الخاطئة ما يأتي:

أولاً: رمي المخلفات بأنواعها في البحر

يشترك الكثيرون في هذه المشكلة، إذ يتم رمي المخلفات بأنواعها في البحر بعضها مخلفات خفيفة تطفو على سطحه يلحظها مرتادي السواحل البحرينية، وبعضها مخلفات ثقيلة وعالية الكثافة تستقر في قاع البحر، وفي الدراسة البيئية التي قام بها فريق من الباحثين والغواصين للتعرف على أنواع أحجام المخلفات الملقاة في البحر في مملكة البحرين، تبين بأن مجموع كميات المخلفات التي تم جمعها في (18) نقطة بحرية فقط ما يقارب 1150 كيلوجراماً،

أغلبها من الزجاج والبلاستك، إضافة إلى مخلفات كبيرة الحجم وثقيلة لم يتم إزالتها بواسطة فريق الدراسة، وتحتاج إلى جهود كبيرة لإزالتها[1].

إضافةً إلى قيام بعض الصيادين (البحرينيين وغير البحرينيين) بسكب زيوت محركات السفن التي يتم استبدالها، أو بعض منها من خلال غسل أواني الزيت في البحر، مسببين بذلك بقعاً صغيرة وتلوثاً في البيئة البحرية في الخليج العربي، كما يقوم البعض أيضاً برمي المخلفات في البحر بحجة إنشاء شعاب اصطناعية مفيدة لجذب وتكاثر الثروة البحرية[2].

ثانياً: الاعتداء على الثروة البحرية والصيد الجائر

إذ يقوم البعض بتكسير الشعاب المرجانية وأخذ عينات منها، ويحدث ذلك إما عند استخدام المرساة في مواقع الشعاب المرجانية، والتي تتسبب بتكسير المرجان وتحطيمه، أو من خلال قيام بعض الغواصين الهواة والمتدربين بالمشي فوق الشعاب المرجانية مما يؤدي إلى تكسيرها، أو قيام بعض الغواصين بقطع المرجان، وأخذ عينات منها، وجلبها لليابسة إما للذكرى أو للإهداء، وتشكل هذه الظواهر خطورة كبيرة على البيئة البحرية في البحرين نظراً لأن حالة المرجان في مياه البحرين أصبح في حالة الندرة بل يعد مهدداً بالزوال[3].

ومن الإعتداءات التي تمارس على البيئة البحرية أيضاً جمع الطحالب البحرية من أجل الصيد، إذ تجمع الطحالب من المناطق الساحلية لغرض استخدامها كطعم في أقفاص صيد الأسماك (قراقير)، وتستخدم وسائل عديدة للوصول إلى مناطق الطحالب[4]، ولا تعتبر عملية

---

[1])زينل، إسماعيل وحيد(د.ت)، المخلفات الصلبة في قاع البحر في المياه الإقليمية في مملكة البحرين، مملكة البحرين: سلسلة كتب حول الحياة الفطرية (9)، الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية، ص 31 .

[2])الزياني، عادل (2007)، تأثير النشاط البشري على البيئة البحرية في مملكة البحرين، المنامة، مملكة البحرين: مركز البحرين للدراسات والبحوث، ص 221 .

[3]) مرزوق، حسن عبد الله، مرجع سابق، ص9.

[4])الزياني، عادل، تأثير النشاط البشري على البيئة البحرية في مملكة البحرين، المرجع السابق، ص 223 .

جمع الطحالب من أجل استخدامها للصيد عملية ضارة بالبيئة، بل قد تكون عملية تكاملية تحقق توازناً بيئياً واستخدام أمثل للموارد الطبيعية في تحقيق جانب اقتصادي واجتماعي(1).

الفرع الثاني

المصادر الصناعية لتلوث البيئة البحرية

توجد في البحرين عشر مناطق صناعية مختلفة المساحة، تقع جميعها في المناطق الساحلية الشمالية، والشمالية الشرقية من البلاد، إذ أن تركز هذه المناطق في السواحل الشمالية والشرقية يُشكل ضرراً كبيراً لتلك المناطق نتيجة تعرضها للمخلفات السائلة التي تنجم عن المصانع، وبالتالي فإنها تكون أكثر تلوثاً مقارنة بالسواحل الأخرى، كما تتعدد المصادر الصناعة التي تتسبب بتلوث البيئة البحرية في مملكة البحرين من جراء المخلفات السائلة التي تصدر من المنشآت والمصانع، ويمكن إيجازها، بالآتي:

أولاً: محطات تحلية المياه

شهدت البحرين خلال العقود الأخيرة تنمية متسارعة في مختلف النواحي الاجتماعية والعمرانية والصناعية، صاحبها زيادات متعاظمة في الطلب على المياه. وقد تركزت الجهود خلال تلك الفترة بالدرجة الأولى على جانب إدارة العرض لتلبية المتطلبات المائية المتزايدة، حيث قامت البحرين ولا زالت بجهود كبيرة جداً ومستمرة في مجال زيادة مصادر المياه واستحداث موارد إضافية عن طريق التوسع في بناء محطات التحلية، وإعادة استخدام المياه المعالجة.

ويوجد في البحرين العديد من المحطات التي تقوم بتحلية مياه البحر، وتوليد الطاقة، إلا أنه الأنشطة التي تقوم بها تلك المحطات تسبب تلوث في البيئة البحرية، وعلى سبيل المثال نجد أن محطة سترة تقوم بتوليد الطاقة الكهربائية وتحلية مياه البحر بعملية التبخير الوميضي، وتصرف المخلفات السائلة ذات الحرارة والملوحة الشديدة إلى البيئة البحرية، مما يتسبب في ما يعرف بظاهرة التلوث الحراري، والجدير بالذكر أن هذه المياه الحارة لها تأثيرات عدة على البيئة البحرية والكائنات الفطرية التي تعيش فيها. فمن بين هذه التأثيرات رفع درجة الحرارة، والملوحة، والعكارة، وخفض نسبة تركيز الأكسجين الذائب في الماء، وتغيير التيارات البحرية. وهذه

---

(1) عبد القادر، إبراهيم وآخرين(2008)، تقرير قطاع البيئة البحرية والساحلية للإستراتيجية الوطنية للبيئة في مملكة البحرين مملكة البحرين، الهيئة العامة لحماية الموارد البحرية والبيئة والحياة الفطرية، ص 24 .

الانعكاسات السلبية تؤثر بشكل مباشر على كمية ونوعية الكائنات الفطرية النباتية والحيوانية في المنطقة[1].

ثانياً: المصانع والمنشآت البترولية

تحقق المملكة تقدماً ملحوظاً في المجال الصناعي، الأمر الذي زاد من وجود المصانع في المملكة، مما جعل تلك المصانع تساهم في تلوث البيئة البحرية، إضافة إلى المنشآت البترولية، فقطاع النفط والغاز يستحوذ اهتماماً خاصاً من قبل القيادة العليا للمملكة، لما لهذا القطاع من أهمية حيوية ودور أساسي في التنمية الاقتصادية، كان لهذه المنشآت البترولية دور في تلوث البيئة البحرية المخلفات السائلة التي تتخلص منها من خلال البحر، ومثال ذلك مصنع كريات الحديد إذ تقوم شركة الخليج للاستثمار الصناعي منذ عام 1985 بإنتاج كريات الحديد من خلال تحويل خام الحديد الناعم إلى وحدات كروية مسامية صلبة. وتراوح كمية المخلفات السائلة الناجمة عن المصنع من 40 إلى 60 متراً مكعباً في اليوم، ولكن نتيجة تخلص ذلك المصنع من المخلفات السائلة في البحر انعدمت الحياة حالياً البحرية بسبب تلوث مياه البحر وتدمير الحياة الفطرية فيه لدرجة الصفر، فالمصنع تراكمت أضراره على المنطقة المحيطة به منذ أكثر من 20 عاماً، على الرغم من أن المنطقة التي يقع فيها مصنع الحديد الصلب كانت من أفضل المناطق لصيد أسماك الصافي، والمنطقة المفضلة لمعظم الصيادين البحرينيين، لكن نتيجة التلوث البحري الذي سببه المصنع انعدمت تلك المظاهر الحية[2].

الفرع الثالث

المصادر غير الصناعية لتلوث البيئة البحرية

تتعدد الملوثات غير الصناعية لتلوث البيئة البحرية في مملكة البحرين، خاصةً وأن التلوث الناجم عن المخلفات السائلة التي تصرف إلى البيئة البحرية من جراء المياه العادمة التي تصل إلى

[1]المدني، أسماعيل محمد، والسيد، هاشم أحمد، مرجع سابق، ص 108.

2) صحيفة الوسط البحرينية(2014)، البيئة البحرية في مملكة البحرين، التلوث وأسبابه، العدد 2531، متوفر على الرابط الإلكتروني: http://www.alwasatnews.com/.

البيئـة البحريـة، إضـافةً إلـى عمليـات البنـاء والهـدم والـردم التـي تطـال شـواطئ البحـرين، ويمكـن إيجـاز المصادر الغير صناعية لتلوث البيئة البحرية بما يأتي:

أولاً: المياه العادمة

تـأثرت البيئـة البحريـة فـي مملكـة البحـرين جـراء الميـاه العادمـة التـي تصـل إليهـا، ممـا أثـر علـى الحيـاة الفطريـة فيهـا، فيوجـد فـي البحـرين ثـلاث محطـات رئيسـة لمعالجـة ميـاه المجـاري، وينـتج عـن هـذه المحطـات مخلفـات سـائلة ناجمـة عـن معالجـة ميـاه المجـاري إذ يـتم تصـريفها إلـى البيئـة البحريـة، والجـدير بالـذكر أن ميـاه المجـاري بشـكل عـام تعتبـر مـن أخطـر المصـادر الملوثـة للبيئـة البحريـة والمهـددة لصـحة الإنسـان، بسـبب احتوائهـا علـى أعـداد كبيـرة مـن الكائنـات المرضـية المعديـة، كالبكتيريـا والفيروسـات، ولـذلك لا بـد مـن التأكـد مـن نوعيـة الميـاه الناجمـة عـن محطـات معالجـة ميـاه المجاري قبل صرفها إلى البيئة البحرية[1].

كمـا تـأثرت البيئـة البحريـة مـن جـراء ميـاه الصـرف الزراعـي، إذ يوجـد (92) قنـاة صـرف زراعـي فـي مملكـة البحـرين، إذ يقـدر طـول قنـوات الصـرف الزراعـي الرئيسـية 135 كيلـومتراً، وطـول القنـوات الثانويـة 114 كيلـو متـراً وعـددها 114، ومعظـم هـذه القنـوات تقـع فـي الجـزء الشـمالي الغربـي، والجنـوبي الغربـي مـن البحـرين. وتقـدر أحجـام ميـاه الصـرف الزراعـي التـي تنتقـل إلـى البيئـة البحريـة السـاحلية بنحـو 20 مليـون متـر مكعـب فـي السـنة، والجـدير بالـذكر أن هنـاك تفاوتـاً كبيـراً فـي نوعيـة ميـاه الصـرف الزراعـي مـن قنـاة إلـى أخـرى . إن نوعيـة ميـاه الصـرف الزراعـي تعكـس نوعيـة ميـاه الـري المسـتخدمة، والتـي تعتمـد علـى الميـاه الجوفيـة المالحـة نسـبياً، ونوعيـة التربـة الموجودة في البحرين[2].

ثانياً: شح الأراضي السكنية والاستعاضة بعمليات الردم والدفن في المناطق الساحلية

أدى النمـو السـكاني المضـطرد فـي عـدد السـكان ومـا صـاحبه مـن زيـادة الطلـب علـى الأراضـي السـكنية ومحـدوديتها علـى اليابسـة ممـا دفـع المملكـة إلـى اللجـوء إلـى دفـن المنـاطق البحريـة الضـحلة لإقامـة مشـاريع المـدن السـكنية، وتعتبـر عمليـات الحفـر والـردم التــي تتعـرض لهـا سـواحل البحـرين

---

[1])الزياني، عادل، الأنشطة والمشاكل البيئية، مرجع سابق، ص 209.

[2]) عبد الغفار، عبد الحميد أحمد (2004)، التشريعات المائية في مملكة البحرين من منظور بيئي، مملكة البحرين: المركز الوطني للدراسات، ص 26-27 .

منذ الثلاثينات، من أخطر العوامل التي أدت إلى القضاء على البيئات الساحلية المنتجة والهامة، وأثرت بشكل مباشر على الثروة السمكية للبلاد[1].

فقد واجهت مملكة البحرين ولا تزال على مدى العقود السابقة حتى اليوم خطر تدمير السواحل والبيئة البحرية بصورة مثيرة للقلق من ناحية تزايد المخاطر، ومثيرة وتدمير لمصدر مهم من مصادر الأمن الغذائي، فمنذ مطلع الثلاثينيات من القرن الماضي حتى اليوم، زادت المساحات المدفونة من السواحل على 300 كيلومتر مربع، وخلال العقد الماضي أقبرت عمليات الدفن 16 كيلومتراً من السواحل البحرينية، فأدى ذلك إلى تدمير أفقد السواحل مقوماتها البيولوجية بصورة ظهرت نتائجها السلبية من خلال القضاء على المصائد الطبيعية وانخفاض مخيف في الثروة السمكية، وتدمير تام لبيئة أشجار القرم[2].

ثالثاً: الحوادث والصراعات

نظراً للموقع الجغرافي المهم لمملكة البحرين الأمر الذي جعلها عرضة للتأثر بالحوادث التي عصفت بالمنطقة، الأمر الذي انعكس سلباً على البيئة البحرية البحرينية، إذ كانت من أوائل الحوادث التي وقعت في مياه الخليج العربي وأثرت على السواحل البحرينية، وسببت تسرباً نفطياً كبيراً كانت في عام 1980، وغطى هذا التسرب النفطي المناطق الشمالية والشمالية الغربية من سواحل البحرين. وأدت هذه الحادثة النفطية إلى تدمير البيئة البحرية[3].

والحادثة الثانية وقعت في 8 أكتوبر 1980، بسبب إنفجار بئر نفطي يُعرف بالحصبة رقم 6 التابع لشركة أرامكو السعودية، مما أدى إلى تسرب أكثر من 14 ألف من البترول الخام بمعدل ألفين برميل في اليوم ولمدة ثمانية أيام، وفي 15 أكتوبر قدرت مساحة بقعة الزيت بضعفي مساحة البحرين، أما الحادثة الثالثة كانت في يناير 1983 بسبب انفجار بئر نوروز الإيراني، حيث تسرب أكثر من 200 ألف طن من البترول الخام إلى مياه الخليج العربي، وكميات كبيرة

---

[1] العوضي، عبدالرحمن عبدالله (2001)، أهم التحديات البيئية في منطقتنا وآفاق المستقبل، الكويت، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، ص 15 .

[2] محمد، سعيد(2011)، كارثة بيئية بسبب تدمير السواحل البحرينية، صحيفة الوسط البحرينية، العدد2116، متوفر على الرابط الإلكتروني: www.alwaseet.com

[3] المدني، إسماعيل محمد، والسيد، هاشم أحمد، بيئة البحرين، مرجع سابق، ص 133 .

منها وصلت إلى سواحل البحرين، وغيرها من الحوادث التي كانت لها تأثيراً على البيئة البحرية في مملكة البحرين[1]، وحادث انسكاب النفط في عام 2003 من أهم الحوادث التي تعرضت لها البيئة البحرية في مملكة البحرين.

كما تأثرت البيئة البحرية في مملكة البحرين أيضاً بالصراعات والحروب التي شهدتها المنطقة، كالحرب العراقية الإيرانية، وغزو الكويت، وغزو العراق في عام 2003، فكان لتلك الحروب تأثير كبير في تلوث البيئة البحرية في الخليج العربي بشكل عام وفي مملكة البحرين[2].

وترى الباحثة بعد استعراض مصادر التلوث في مملكة البحرين أنها باتت تشكل خطراً كبيراً على البيئة البحرية، وتدمرها، كما تحمل الملوثات السموم والتي ليس فقط أثرها على البيئة البحرية والكائنات، بل يتنقل أثرها حتى على الإنسان، لما تحمله من سموم ومركبات، تسبب الأمراض الخطيرة والموت، كما حصل في حرب الخليج عندما تسرب زيت النفط، حيث أثر ذلك على الحياة البحرية، والأسماك والتي حملت السموم لكثير من الأشخاص، مما تسبب في قتل الكائنات وبعض الأشخاص، لذلك كان لا بد من تضافر الجهود الحكومية والشعبية في مملكة البحرين للمحافظة على البيئة البحرية، وفي سبيل ذلك قامت الحكومة البحرينية بسن العديد من التشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنع تلوثها وفرض عقوبات على المتسببين، إضافة إلى الانضمام إلى العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية التي تعني بالبيئة البحرية، وسيتم تسليط الضوء على انعكاسات الحماية الدولية والإقليمية للبيئة البحرية على التشريعات البحرينية، وبيان مدى موائمة تلك التشريعات مع القواعد الدولية للحماية المقررة للبيئة البحرية في مملكة البحرين.

المبحث الثاني

الجهود الدولية لمملكة البحرين للمحافظة على البيئة البحرية

اهتمت مملكة البحرين اهتماماً خاصاً بالبيئة باعتبارها تمثل ثروة مهمة، ونظراً للطلب المتزايد على الموارد الطبيعية المحدودة، فإن مملكة البحرين سعت إلى الاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية، مستعينةً في ذلك بالوسائل غير الضارة بالبيئة وصحة المواطن، كما أنها أخذت بعين الاعتبار التوجيهات الدولية لمنع ومعالجة المشكلات البيئية الكبرى وذلك من خلال وضع

[1]) المنسي، أحمد محمد(1999)، بيئات البحر الأحمر والخليج العربي، الرياض، الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية وإنمائها، ص9–10.

[2]) المنسي، مرجع سابق، ص11.

إستراتيجية وطنية لحماية البيئة واتخاذ كافة الإجراءات والتدابير التشريعية الملائمة لمكافحة التلوث من مصادره المختلفة والحد منه، كما سعت لتوفير التسهيلات للشركات الصناعية للتحول للإنتاج النظيف.

ومن أجل حماية البيئة بكافة مكوناتها البحرية والبرية قامت المملكة بالتوقيع على عدد من الإتفاقيات الإقليمية والدولية المتعلقة بهذا الشأن، والمشاركة في العديد من المؤتمرات الدولية والإقليمية الخاصة بهذا الشأن، ومن خلال هذا المبحث سيتم تسليط الضوء على أهم الإتفاقيات الدولية والإقليمية التي شاركت بها البحرين لحماية البيئة البحرية، ومكافحة تلوثها، وذلك من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: الإتفاقيات الدولية التي وقعت عليها البحرين لحماية البيئة البحرية.

المطلب الثاني: الإتفاقيات الإقليمية التي وقعت عليها البحرين لحماية البيئة البحرية

المطلب الأول

الإتفاقيات الدولية التي وقعت عليها البحرين لحماية البيئة البحرية

اهتمت مملكة البحرين منذ استقلالها بالمصادقة على العديد من الإتفاقيات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية بشتى الأشكال، وبالأخص الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات (التلوث النفطي، والتلوث من السفن والطائرات)، والإتفاقيات الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية. لهذا سوف نسلط الضوء في هذا المبحث على اهتمامات مملكة البحرين في هذا المجال، ويكون ذلك من خلال دراسة الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها مملكة البحرين لمنع تلوث البيئة البحرية، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول

اتفاقية لندن لعام 1954 والخاصة بمنع التلوث البحري بالنفط

تعتبر اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلويث البحر بالمحروقات بمثابة الركيزة الأساسية للجهود العالمية لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات(1)، ويعود الفضل في إقرار هذه الإتفاقية إلى بريطانيا التي أدركت أهمية مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات وخطورتها؛ فقامت بدعوة القوى البحرية الرئيسية لمؤتمر عقد

---

[1]) أحمد اسكندر، المرجع السابق ص:164.

لندن عام 1954، وحضر هذا المؤتمر (42) دولة، وممثل أمين عام الأمم المتحدة في المؤتمر، وذلك من أجل وضع قواعد قانونية دولية من خلال إتفاقية يوقع عليها أكبر عدد من الدول، وتكون كفيلة بوقاية المحيط البحري من خطر التلوث النفطي، وبالفعل انعقد هذا المؤتمر في 1954/4/26 بمشاركة عدد من الدول (42 دولة) ووقعت عليه 20دولة، وبهذا توصل المؤتمر إلى اتفاقية دولية بهدف مكافحة تلوث البحار بزيت البترول[1].

ونظراً لأهمية إحكامها، فقد انضمت البحرين سنة 1985، وذلك بموجب المرسوم رقم (7) لسنة 1985م، وبهذا تكون البحرين قد أدركت أهمية هذه الإتفاقية كوسيلة لحماية وسطها البحري وبالتالي حماية مصالحها الاقتصادية في مجال النقل البحري للمحروقات. ودليل ذلك أنها ألتزمت بأحكام هذه الاتفاقية، وأهم الأحكام التي جاءت بها هذه الاتفاقية، تتمثل بما يأتي: بأن السفن التي يكون اتساعها =< 500 طن يمنع عليها الرمي في المناطق المحددة في الإتفاقية حسب نسب محددة، إضافةً إلى أنه يطبق على السفن الأخرى نفس المبدأ إلى غاية مرور 3 سنوات. كما ألزمت الإتفاقية السفن بأن تكون مجهزة بما يلزم لمنع تسرب النفط. [2]، إضافةً إلى إلزام حكومات الدول المتعاقدة بتجهيز موانئها الأساسية بما يلزم للتفريغ بقايا النفط[3] .

ومع ذلك فإن هذه الإتفاقية لا تنفي نهائياً وبصورة مطلقة تصريف المحروقات في البحر وهذا ما جاء في المواد الثالثة والرابعة منها على التوالي:"يسمح بالتفريغ عندما تكون السفينة متجهة إلى ميناء غير مجهز بإنشاءات لاستقبال المخلفات النفطية "، كما جاء بالتفريغ في المناطق المحظورة في حال اضطرار السفينة لضمان سلامتها أو لمنع الأضرار بها أو البضاعة التي تحملها أو في سبيل إنقاذ الأرواح فتضطر إلى التخفيف من وزنها بإفراغ أحواضها من المخلفات."

أما المادة السادسة فقد نصت على العقوبات التي تفرض على المخالفين لنص الاتفاقية، بحيث نجدها قد ألزمت الحكومات في ذلك أي، أن توازي في فرضها للعقوبات على السفن إذا ما تم التفريغ خارج أو داخل المياه الإقليمية، وقد يرجع عدم التمييز في هذه الحالة بين التفريغ الذي يتم خارج الإقليمي وبين الذي يتم داخله حسب رأينا إلى سرعة انتشار المواد النفطية وبالتالي إلى عدم اختلاف طبيعة الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية في كلتا الحالتين.

---

[1]) عامر، صلاح الدين(1993) حماية البيئة أبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، 1993، ص9.

[2]) المادة 7 من اتفاقية للندن لعام 1954 والخاصة بمنع تلوث البحر بالنفط.

[3]) المادة 8 من نفس الاتفاقية.

كما أن هذه الاتفاقية قد أشارت إلى مسألة الإغراق والمساحة المحددة من البحر التي يمنع منها هذا الأخير (الإغراق). فحددت هذه المساحة بأكثر من 50 ميلاً بحرياً تحسب من الساحل، كما يمكن الإقلال أو الزيادة منها إلى 100 ميل بحري كما اشترطت ألا يتعدى التفريغ 60ل/ميل بحري.

وما يأخذ على هذه الاتفاقية أنها لم تتطرق وتشير في مواردها للسفن الحربية والسفن الأخرى التي تملكها أو تضطلع بتشغيلها دولة ما، وتستخدمها بصفة مؤقتة لأغراض حكومية غير تجارية فحسب وهذا ما أدى إلى التقليل من فعاليتها.

وكخلاصة لما جاء في اتفاقية لندن عام 1954 في مجال التلوث بالمحروقات نقول أنها تعتبر الأداة الأولى للوقاية من هذا النوع من التلوث، ونظراً لأهميتها فقد عملت الدول على تحسينها وتطويرها لتحقق الهدف منها، كما أدخلت عليها بعض التعديلات الجديدة على عامين1969،1971[1] .

الفرع الثاني

اتفاقية لندن 1973 والخاصة بمنع التلوث من السفن

تعد هذه الاتفاقية من أهم وأشمل الإتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره وفي كافة مناطق البيئة البحرية، فضلاً عن أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تنسكب من السفن[2].

وقد صادقت مملكة البحرين على هذه الاتفاقية في عام 2005، وذلك بموجب القانون رقم 232 لسنة 2005م، وكان الدافع وراء توقيع البحرين والانضمام إلى هذه الاتفاقية بأنه تعطي الحق لجميع الدول الأطراف بالتحكم في أنواع الملوثات البحريّة سواء كانت منتجات نفطية أو مواد ضارة أخرى عن طريق إخضاع ناقلات البترول والسفن للمراقبة.

ولقد أرفقت هذه الاتفاقية بخمسة ملاحق هي: (الملحق الأول: المحدد للقواعد المتعلقة بمنع التلوث النفط. الملحق الثاني: المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة. الملحق الثالث: المحدد للشكل الخاص بتغليف

---

[1]) عامر، صلاح الدين، حماية البيئة أبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مصر، مرجع سابق، ص10.

[2]) أحمد اسكندر، المرجع السابق ص224.

المواد الضارة. الملحق الرابع : المحدد لكيفية الوقاية من التلويث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة[1]، الملحق الخامس : المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قمامات السفن.).

وما يمكن ملاحظته بالنسبة إلى هذه الاتفاقية في ملحقها الأول. والخاص بمنع التلوث بالنفط أنه جاء بشكل مطابق تقريباً لما ورد في اتفاقية لندن عام 1954، حيث نجد هذا الملحق بدأ بتعريف النفط في قاعدته، كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط، كما التزمت باتخاذ ما يلزم من الإجراءات لاستقبال مخالفات السفن النفطية، كما وضع هذا الملحق استثناء لا يختلف عن ذلك الذي حددته اتفاقية لندن لعام 1954 والخاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها أو لإنقاذ الأرواح في البحر، كما استثنى السفن غير التجارية المملوكة للحكومات من الالتزام بالمنع.

الفرع الثالث

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982[2]

اجتذبت حماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام والعناية، منذ طرح فكرة وجوب العمل على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار والمحيطات وما في باطنها بوصفها تراثاً مشتركاً للإنسانية منذ عام 1967. فلا شك أن التقدم الحثيث نحو الاستغلال الفعلي لتلك الثروات يؤدي إلى إبراز مصادر جديدة للتلوث، تثير الرغبة في المزيد من إجراءات الوقاية، فضلاً على أن تطرح تلك الفكرة، قد أدي إلى إعادة النظر على وجه العموم في قانون البحار، يهدف تنقيحاً شاملاً وتطويره بإضافة الكثير من القواعد الجديدة، ليواكب تطور المجتمع الدولي المعاصر، وقد أفسح المجال واسعاً للاهتمام بقضية حماية البيئة البحرية، ومن هنا كانت طبيعياً أن تهتم الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرارات التي مهدت لهذا التطور (والتي أنشأت بها لجنة الاستخدامات السلمية وتلك الخاصة بإعلان المبادئ التي تحكم حوض البحر وقاع المحيط، ثم تلك التي دعت بها إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار) بموضوع حماية البيئة البحرية وصيانتها.

وحظي هذا الموضوع بالعناية والاهتمام خلال أعمال لجنة الاستخدامات السلمية ثم كان محوراً لاهتمام اللجنة الرئيسية الثالثة من لجان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، على مدى دوراته المتعاقبة، وقد توجت تلك الجهود بإقرار الجزء الثاني عشر من الاتفاقية والذي خصص لموضوع "حماية

---

[1]) نقصد بالمياه المستعملة كل المياه المتأتية عن تجهيزات المراحيض والحمامات وغرف التمريض والمساحات المستعملة لنقل الحيوانات الحية، ورد هذا في : أحمد اسكندر، المرجع السابق ص237

[2]) تمت المصادقة عليها من طرف البحرين بموجب المرسوم رقم 7 لسنة 1983م.

البيئة البحرية والحفاظ عليها"، وبالإضافة إلى الإشارات المتفرقة التي وردت في الأجزاء الأخرى من أجزاء الاتفاقية إلى هذا الموضوع .

وقد حاولت هذه الاتفاقية التطرق إلى جميع أشكال التلوث البحري، إلا أننا نجدها أدمجت التلوث النفطي ضمن الجزء المخصص للتلوث الناجم عن السفن وذلك في مادتها(211).

الفرع الرابع

الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي[1]

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي عام 1969 التي جددت في عام 1992 هي معاهدة بحرية دولية تم اعتمادها لضمان التعويض الكافي الذي سيكون متاح حيث يتسبب في أضرار تلوث نفطي في الحوادث البحرية التي تنطوي على ناقلات النفط (أي السفن التي تحمل النفط كبضاعة)، وتنطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث الواقعة في أراضي الدول الأطراف ويشمل ذلك بحرها الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخاصة بالدول الأطراف والمحددة وفقاً للقانون الدولي.

الفرع الخامس

الإتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي OPRC

أسست هذه الاتفاقية التعاون بين الدول في مكافحة التلوث البحري الناتج عن الزيوت، وذلك من منطلق الحاجة إلى الحفاظ على البيئة البشرية عموماً والبيئة البحرية خصوصاً، وقد جاءت هذه الاتفاقية نظراً لما تتعرض له البيئة البحرية من خطر شديد بسبب حوادث التلوث الزيتي التي تشمل السفن، والوحدات البحرية، والموانئ البحرية ومرافق مناولة الزيت، وقد انضمت إليها البحرين في عام 2010، وذلك بموجب مرسوم القانون رقم (4) لسنة 2010.

وعند صياغة بنود هذه الاتفاقية وضعت في الاعتبار أهمية التدابير الاحترازية والوقاية في تفادي التلوث الزيتي، والحاجة إلى تطبيق صارم للصكوك الدولية الحالية المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري، ولاسيما الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، لعام 1974، في صيغتها المنقحة، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، لعام 1973، في صيغتها المنقحة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها، حسبما عدل، وكذلك أهمية التطوير السريع لمعايير معززة لتصميم وتشغيل وصيانة السفن الناقلة للزيت، والوحدات

---

[1]) تمت المصادقة عليها من طرف البحرين بموجب مرسوم بقانون رقم (13) لسنة 1995.

البحرية، كما تأخذ في حسبانها أيضاً انه في حالة وقوع حادث للتلوث الزيتي، فإن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية وفعالة بغية التقليل قدر الإمكان مما قد يسفر عنه من أضرار.

المطلب الثاني

الإتفاقيات الإقليمية التي وقعت عليها البحرين لحماية البيئة البحرية

تسعى مملكة البحرين بالتعاون مع الدول الإقليمية إلى حماية البيئة البحرية في البحر الأحمر، والحد من تدهور البيئة الساحلة والبحرية في الخليج العربي، من أجل الحفاظ على التنوع الحيوي النادر الذي يتميز به، لهذا عقدت العديد من الإتفاقيات الإقليمية للتحقيق هذا الهدف، وكانت مملكة البحرين من الأعضاء الفاعلين في هذه الإتفاقيات، وذلك من منطلق حرص مملكة البحرين حماية البيئة البحرية في الخليج العربي.

وقد وقعت مملكة البحرين على العديد من الإتفاقيات الإقليمية التي تعني بهذا الشأن، وسنت القوانين الداخلية التي تتماشى مع هذه الأقاليم، ومن أبرز هذه الإتفاقيات اتفاقية الكويت، والبرتوكولات الخاصة بها، فهذه الاتفاقية الإقليمية الهامة بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث شكلت نقطة هامة لسد النقص الحاصل في التشريعات الوطنية في دول الإقليم التي تعني بالبيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث.

ويعود أصل فكرة هذه الاتفاقية إلى الاقتراح الذي قدمته الكويت في عام 1971، إذ دعا المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) في الكويت إلى إبرام اتفاقية إقليمية من أجل حماية الخليج العربي من التلوث وواكبت هذه الدعوة جهود كبيرة من قبل برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث أعلن برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) ومنذ عام 1974 أن منطقة الخليج منطقة خاصة، وأوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة به وبذلك قام البرنامج بدور المنسق لتحقيق هذا الهدف بالتعاون بين خبرائه والأمانة العامة للأمم المتحدة بعد زياراتهم للمنطقة عام 1976[(1)].

وقد أسفرت هذه الجهود عن انعقاد لقاءات تمهيدية بين ممثلي الدول الثمانية في المنطقة، أولهما في الكويت من 6 إلى 1976/12/10 لبحث مشروع الاتفاقية التي أعدها برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ثم استكمل خبراؤهم دراسته في المنامة من 24- 1977/1/28. كما اتفق على بحث اقتراح قدمته المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية - أمكو – لإنشاء مركز

---

(1) الفيل، عدنان (1986) : المرجع السابق، ص 30-31 .

إقليمـي لمكافحـة التلـوث وكـان مـن المقـرر أن ينعقـد مـؤتمر الكويـت الـذي أسـفر عـن الاتفاقيـة فـي 1977/9/29، إلا أنـه بسـبب انشـغال الأطـراف فـي متابعـة أعمـال مـؤتمر الأمـم المتحـدة الثالـث للبحـار. انعقـد المـؤتمر الإقليمـي فـي الكويـت فـي الفتـرة مـن 15 إلـى 1978/4/24 وأسـفر عـن الاتفاقيـة المـذكورة حيـث، ضـم هـذا المـؤتمر ثمـاني دول هـي: دولـة الإمـارات العربيـة، قطـر، المملكـة العربيـة السـعودية، مملكـة البحـرين، سـلطنة عمـان، الكويـت، إيـران، العـراق، لبحـث مشـكلات حمايـة وتنميـة البيئـة البحريـة والمنـاطق السـاحلية فـي الخلـيج العربـي. وقـد توصـل المـؤتمر إلـى اعتمـاد عـدد من الوثائق وهي:[1]

1. خطة عمل لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية.
2. اتفاقية إقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث.
3. بروتوكـول خـاص بالتعـاون فـي مكافحـة التلـوث بالزيـت والمـواد الضـارة الأخـرى فـي الحـالات الطارئة.

تضـع اتفاقيـة الكويـت الإقليميـة التزامـاً عامـاً علـى الـدول المتعاقـدة منفـردة كانـت أو مشـتركة باتخـاذ جميع التدابير المناسبة لمنع ومكافحة تلوث البيئة البحرية.

وتمتـاز هـذه الاتفاقيـة بأنهـا اتفاقيـة قواعـد عامـة تفسـح المجـال لصـياغة بروتوكـولات أخـرى وقـوانين محليـة. وهـذه البروتوكـولات والقـوانين المحليـة هـي التـي تـنص بـدورها علـى التـدابير والإجـراءات والمعايير المتفق عليها لتنفيذ بنود هذه الاتفاقية.

وقـد اسـتثنت اتفاقيـة الكويـت الميـاه الداخليـة للـدول المتعاقـدة مـن مجـال تطبيقهـا الجغرافـي، بـالرغم مـن أن البروتوكـول المكمـل للاتفاقيـة يتـرك الخيـار بيـد الـدول المعنيـة فـي أن تعامـل المـوانئ والمرافـئ والخلجـان والبحيـرات الشـاطئية لـدولها كـأجزاء مـن المنطقـة البحريـة، وذلـك لأغـراض مواجهـة الطـوارئ البحريـة بشـرط موافقتهـا المسـبقة. وبـذلك تكـون هـذه الميـاه خاضـعة لأحكـام القـوانين والأنظمة الوطنية الداخلية من الناحية الواقعية. [2]

([1]) الأشعل، عبدالله (1980) : حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد (36)، ص208.

([2]) الفيل، عدنان، مرجع سابق، ص 31 .

لكن نظراً لغياب قوانين حماية البيئة، وعدم استكمال التشريعات الوطنية البيئية في بعض دول المنطقة، فإن عدم تطبيق بنود الاتفاقية على المياه الداخلية تخلق فجوة قانونية تحول دون فاعلية الاتفاقية في حماية البيئة البحرية بأكملها. فالتلوث لا يعرف ولا يعترف بالحدود السياسية والتقسيمات القانونية للمياه.

كما أن جزءاً كبيراً من مصادر تلوث البيئة البحرية يأتي من مصادر برية، ومن مصادر تقع مباشرة على البحار الداخلية. والطبيعة الجغرافية لهذه المنطقة تؤكد ذلك. فالأفلاج والخلجان الداخلية التي تشتهر بها منطقة الخليج والتي هي روافد حساسة وسريعة التأثير بيئياً تستثنى من نطاق تطبيق بنود الاتفاقية. وكحل جزئي لهذه المشكلة فقد أقرت هذه الدول المتعاقدة بروتوكولاً خاصاً بحماية البيئة البحرية ومنع التلوث من مصادر برية.(1)

وقد أوردت اتفاقية الكويت تعريف للتلوث البحري، وأشارت إليه على أنه: (قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليه، او يحتمل أن تترتب عليه آثار ضارة، كالأضرار الموارد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية).(2)

وفي سياق الالتزام العام الذي تفرضه اتفاقية الكويت فإنه على الدول المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة وفقاً للاتفاقية الحالية، وللقواعد المتبعة في القانون الدولي لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في المنطقة البحرية الناجمة عن المصادر التالية:(3)

1. التلوث الناجم عن السفن، سواء كان متعمداً (غسل خزانات النفط وتفريغ مياه التوازن الملوثة) أو عارضاً ومصادفة (تسرب النفط أو مواد ضارة أخرى نتيجة التصادم أو الجنوح أو غيرها).
2. التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات وغيرها من المواد من السفن والطائرات.

---

[1]) المرجع السابق الذكر، ص 32 .

([2]) http://www.nuwab.bh/wp–content/upload/pdf

[3]) الفيل، عدنان، مرجع لسابق، ص 33 .

3. التلـوث مـن المصــادر البريــة – أي مـن عمليـات التصـريف التــي تصـل إلـى المنطقـة البحريـة مـن البـر، سـواء عـن طريـق المـاء أو الهـواء أو مـن السـواحل مباشـرة، بمـا فـي ذلـك المصــاب وخطوط الأنابيب.
4. التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر الإقليمي وتربته التحتية والجرف القاري.
5. التلـوث النــاجم عـن الأنشـطة البشـرية الأخـرى فـي استصــلاح الأراضــي ومــا يصــحبه مــن عمليات التجريف.

وقـد اتصـفت الأحكـام الـواردة فـي اتفاقيـة الكويـت بالعموميـة، ممـا فسـح ذلـك المجـال لإقـرار بروتوكـولات مكملـة لكـل مجـال مـن المجـالات حسـب مقتضـيات الأمـور. إلا أن لتلـك العموميـة سـلبيات أخـرى أهمهـا احتمـال الاخـتلاف فـي تفسـير بنـود الاتفاقيـة. فلـيس هنـاك تعريـف واضـح مـثلاً للقواعـد المتبعـة فـي القـانون الـدولي! ومـا هـي القواعـد الدوليـة المرعيـة المتعلقـة بمكافحـة نـوع معـين مـن أنـواع التلوث؟ وما هي القواعد المناسبة التي يمكن للدول المتعاقدة أن تتخذها؟

كمـا أن الـدول المتعاقـدة لـم تلتـزم بشـكل أو بـآخر ببنـود الاتفاقيـة، فكثيـر منهـا لـم تضـع حتـى الآن المعـايير والقـوانين واللـوائح الوطنيـة حسـبما يقضـي ذلـك التنفيـذ الفعـال للالتـزام الـوارد فـي الفقـرة (1) من المادة الثالثة المتعلقة بمنع وتقليل ومكافحة تلوث البيئة البحرية ومكافحة التلوث.

وعليـه مـن خـلال مـا تقـدم، تعتبـر اتفاقيـة الكويـت مـن أهـم الإتفاقيـات الإقليميـة التـي ظهـرت خـلال تلـك الفتـرة ومـن أهـم محاسـنها أنهـا وضـعت تعريفـاً محـدداً لمعنـى التلـوث البحـري، كمـا أنهـا سـدت العجـز الـذي كـان موجـوداً فـي اتفاقيـة لنـدن عـام 1954 وتعـديلاتها المتلاحقـة حيـث شـددت الاتفاقيـة علـى ثلاثـة مصـادر أخـرى للتلـوث لـم تركـز عليهـا اتفاقيـة لنـدن، وهـي: التلـوث بالزيـت النـاجم عــن حــوادث النــاقلات، والتلــوث بالزيــت النــاجم عــن عمليــات الكشــف واســتغلال الــنفط والغــاز والثـروات المعدنيـة الأخـرى فـي المنـاطق المغمـورة، ثـم أخيـراً التلـوث مـن النفايـات الصـناعية و المجـاري وغيرهـا مـن المصـادر الأرضـية ، ولكـن مـا يؤخـذ علـى هـذه الاتفاقيـة أنهـا تركـت تحديـد قواعـد المسـؤولية وتعـويض الضـرر للـدول الأطـراف لتنظيمهـا فيمـا بعـد، وهـي بـذلك تكـاد تكـون قـد نقلت أحكام المسؤولية وتعويض الضرر نقلاً حرفياً من اتفاقية برشلونة عام 1976.

وكما اشرنا سابقاً بأنه تم إقرار ثلاث بروتوكولات لاتفاقية الكويت، وهذه البرتوكولات هي:

أولاً: البروتوكـول المكمـل لاتفاقيـة الكويـت الإقليميـة لعـام 1978 الخـاص بالتعـاون الإقليمـي فـي مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة:

يكمـن الهـدف الأساسـي للبروتوكـول الخـاص بالتعـاون الإقليمـي لاتفاقيـة الكويـت هـو تمكـين الـدول المتعاقـدة مـن إيجـاد آليـة تسـتطيع مـن خلالهـا أن توجـه إمكانياتهـا وجهودهـا نحـو حـالات الطـوارئ البحريـة التـي قـد تعـرض البيئـة البحريـة لخطـر التلـوث. ولـذلك فقـد أنشـئ مركـز المسـاعدة المتبادلـة للطـوارئ البحريـة إداريـاً فـي عـام 1983 ومقـره فـي مملكـة البحـرين مـن أجـل تنفيـذ بنـود البروتوكـول. إلا أن الـذي أضـعف هـذا البرتوكـول هـو عـدم إعطـاء المركـز المـذكور مسـؤولية وصـلاحية القيـام بمكافحـة التلـوث بالزيـت والمـواد الضـارة الأخـرى علـى الصـعيد الإقليمـي إلا بعـد عـرض احتمـال البـدء بعمليـات المكافحـة علـى مجلـس المنظمـة الإقليميـة، وبـذلك تحـول المركـز إلـى مجـرد جهـة استشـارية ولجمع المعلومات والبحوث والتدريب نظرياً.[1]

ثانيـاً: البروتوكـول الخـاص بـالتلوث البحـري النـاجم عـن استكشـاف واسـتغلال الجـرف القـاري لسـنة 1989:[2]

يعـالج هـذا البروتوكـول التلـوث النـاتج عـن العمليـات البحريـة التـي تـدار لأغـراض استكشـاف واسـتغلال الزيـت والغـاز الطبيعـي فـي جميـع أجـزاء الجـرف القـاري للـدول المتعاقـدة، وذلـك عبـر سلسـلة مـن الالتزامـات والإجـراءات الإداريـة والتنظيميـة علـى مسـتوى كـل دولـة مـن الـدول المتعاقـدة لضـمان الوقايـة مـن التلـوث، وتقليـل أضـراره فـي حالـة حدوثـه.[3] وبـذلك أسـندت سـلطة الإشـراف بموجـب هـذا البرتوكـول إلـى الدولـة المتعاقـدة وحـدها للتحقـق مـن فاعليـة أنظمـة السـلامة ومنـع التلـوث البحري في هذا المصدر.

ثالثاً: بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر من البر لسنة 1990 :

---

[1]) الفقرة (ج) من المادة (3) من البروتوكول المكمل لاتفاقية الكويت الإقليمية لعام 1978 الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

[2]) العوضي، بدرية عبدالله (1996) : القوانين البيئية في دول مجلس التعاون الخليجي، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، ص 158 .

[3]) المطر، سليمان محمد وآخرون (2002) : البيئة البحرية بدولة الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ص 172.

يهدف هذا البروتوكول إلى تعزيز التدابير المعمول بها حالياً لمنع ومكافحة التلوث الناتج عن التصريف من مصادر في البر على المستوى الوطني والإقليمي، وذلك انطلاقاً من قناعة الدول بالخطر المحدق بالبيئة البحرية وصحة الإنسان بسبب هذا النوع من التلوث[1].

ويغطي هذا البروتوكول القصور الناشئ عن عدم سريان بنود اتفاقية الكويت على المياه الداخلية للدول المتعاقدة. وهذا في حد ذاته مكسب كبير لحماية البيئة البحرية، وقد أزالت المادة الثالثة من البروتوكول حول مصادر التلوث الكثير من القصور حول أنواع التعريفات التي تصل المياه المعنية بالبروتوكول. ومع ذلك يلاحظ أن عدم إعطاء تعريف محدد لمنشآت بحرية ثابتة أو متحركة يخلق نوع من الإختلاف والتشابك في تحديد ذلك[2].

---

[1]) المرجع السابق الذكر، ص 173 .

[2]) الفيل، عدنان، مرجع سابق،ص 35 .

المبحث الثالث

حماية البيئة البحرية ضمن الإطار التشريعي والقانوني والمؤسسي في مملكة البحرين

مما لا شك فيه أن التعاون بين الدول ضرورة لا غنى عنها لحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث أنه بدون هذا التعاون لن تتواجد مطلقاً بيئة بحرية خالية من التلوث، ولذلك فإن التعاون الصادق بين الدول هو المحور الأساسي الذي ترتكز عليه حماية البيئة البحرية، فالتعاون يظهر في الحقيقة إصرار على تقديم جهد جماعي على قدر التهديد الذي تتعرض له البيئة البحرية والدول المحيطة بها بالتبعية[1].

لذا تسعى مملكة البحرين إلى حماية البيئة ومواردها ونظمها والحفاظ على التنوع الحيوي الذي يشارك الإنسان بيئته، وذلك لضمان استمرارية التوازن الطبيعي واستدامته وتطوير السياسات والبرامج التي تتبعها الحكومة في هذا الإطار، لذلك أعطت مملكة البحرين اهتماماً خاصة بالأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية المتعلقة بالتنمية المستدام.

ومن أجل حماية بيئتها البحرية والمحافظة عليها قامت مملكة البحرين بجهود كبيرة في هذا المجال وذلك من خلال ما شرعته من قوانين، إذ أن البحرين حين وضعت هذه القوانين والنصوص حاولت استشفائها من الإتفاقيات الدولية حتى تكون متوائمة معها، وتم تجسد ذلك الاهتمام من خلال دستور مملكة البحرين الذي يكفل حماية أكيدة للبيئة ويحقق التوازن بين متطلبات التنمية والنواحي الاجتماعية والاقتصادية وفي ميثاق العمل الوطني وفي رؤية وإستراتيجية البحرين الاقتصادية 2030 وفي المخطط الهيكلي الاستراتيجي الوطني 2030. كما قامت المملكة بإنشاء العديد من المؤسسات والأجهزة الحكومية واللجان المهتمة بوضع البرامج والسياسات والاستراتيجيات الهادفة إلى تحقيق الاستدامة بأبعادها المختلفة، وسنت عدداً من القوانين والتشريعات ذات العلاقة بتطبيقات التنمية المستدامة والتي أصبحت مطلباً دولياً في ظل التحولات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي يشهدها المجتمع الدولي.

وسيتم توضيح الإطار التشريعي والمؤسساتي لحماية البيئة البحرية في مملكة البحرين، وذلك من خلال التقسيم الآتي:

المطلب الأول: الإطار التشريعي لحماية البيئة البحرية في مملكة البحرين

---

[1]) كامل، نبيلة عبد الرحيم(1993)، نحو قانون موحد لحماية البيئة، القاهرة، (د.ن)، ص110.

المطلب الثاني: الإطار المؤسساتي لحماية البيئة البحرية في مملكة البحرين

المطلب الأول

الإطار التشريعي لحماية البيئة البحرية في مملكة البحرين

تعتبر المنظومة التشريعية لمملكة البحرين الخاصة بالقطاع البيئي من المنظومات المتطورة في المنطقة، حيث تسعى مملكة البحرين إلى تعزيز جهودها في حماية البيئة والموارد الطبيعية عن طريق وضع الضمانات التشريعية الكفيلة بالاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية وتشجيع التنمية غير الضارة للبيئة وصحة المواطن، كما تأخذ مملكة البحرين بعين الاعتبار التوجهات العالمية في منع ومعالجة المشكلات البيئية الكبرى. وقد تحقق ذلك في المنظمة التشريعية لمملكة البحرين والإجراءات والتدابير التشريعية التي اتخذتها المملكة، لذلك سنتناول في هذا المطلب أهم التشريعات الوطنية البحرينية التي تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث، إذ كانت تلك التشريعات متوائمة مع الإتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول

الدستور البحريني

أن التكريس الدستوري للحق في بيئة سليمة يعني ارتقاء هذا الحق إلى مرتبة الحقوق الأساسية الأخرى المكفولة دستورياً، مثل الحق في المساواة والحق في الحرية والحق في ضمانات المحاكمة العادلة والحق في الانتخاب وغيرها، وبهذا التكريس يصبح الحق في بيئة أساس دستوري مستقل ومتميز وغير مستمد من وثائق أخرى غير ملزمة مثل (الإعلان العالمي لحقوق الإنسان) وإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية في ريو دي جانيرو عام 1992، وتقدم النصوص الدستورية في عدد من الدول أدوات واسعة وقوية لحماية الحق في بيئة سليمة، وتختلف فاعلية هذه الأدوات من دولة إلى أخرى[(1)].

وقد تم تعديل دستور البحرين الصادر عام 1973 بإضافة البند (ح) إلى المادة التاسعة ليكون من آثار هذا التعديل إلزام الدولة باتخاذ التدابير اللازمة لصيانة البيئة والحفاظ على الحياة الفطرية، مما يمكن القول معه إن الدستور البحريني أولى اهتماماً بموضوع البيئة بكافة عناصرها

---

[1]) العليوي، شيخه(2017)، حق الإنسان في بيئة سليمة في النظام الدستوري البحريني المقارن، رسالة ماجستير، جامعة البحرين، ص55.

وبـالأخص البيئـة البحريـة، مـا جعلـه يـنص عليهـا فـي الدسـتور بـأن: "تأخـذ الدولـة التـدابير اللازمـة لصيانة البيئة والحفاظ على الحياة الفطرية".

كمـا أشـارت المـذكرة التفسـيرية لدسـتور مملكـة البحـرين المعـدل الصـادر فـي سـنة 2002 إلـى أنـه: قـد "أعطـى الدسـتور عنايـة خاصـة لصـيانة البيئـة، وطالـب بوضـع إسـتراتيجية وطنيـة لحمايتهـا واتخـاذ جميـع الإجـراءات والتـدابير التشـريعية المناسـبة للحـد مـن التلـوث"، ولـذلك فقـد تـم تعـديل دسـتور مملكـة البحـرين الصـادر عـام 1973 بإضـافة البنـد (ح) إلـى المـادة الــ(9) ليكـون مـن آثـار هـذا التعـديل إلزام الدولة باتخاذ التدابير اللازمة لصيانة البيئة والحفاظ على الحياة الفطرية[1].

كمـا تضـمن التعـديل الـذي طـرأ علـى الدسـتور البحرينـي إضـافة مـواد خاصـة بالبيئـة ولمنـع تلوثهـا فـي عـدد مـن مـواد الدسـتور البحرينـي، وهـذه المـواد المـادة (9 /ح) والتـي نصـت علـى أنـه "تأخـذ الدولـة التـدابير اللازمـة لصـيانة البيئـة والحفـاظ علـى الحيـاة الفطريـة". كمـا نصـت المـادة (11) علـى أنـه: "الثـروات الطبيعيـة جميعهـا ومواردهـا كافـة ملـك للدولـة، تقـوم علـى حفظهـا وحسـن اسـتثمارها، بمراعاة مقتضيات امن الدولة واقتصادها الوطني".

الفرع الثاني

قانون البيئة البحريني

صـدر قـانون حمايـة البيئـة البحرينـي فـي عـام 1996م الـذي كـان شـاملاً لجميـع عناصـرها، مـن إنسـان وحيـوان ونبـات ومـا يحـيط بهـا مـن هـواء ومـاء وتربـة ومـا تحتويـه مـن مـواد صـلبة وسـائلة وغازيـة[2]، ولقـد تميـز هـذا القـانون بالعديـد مـن الجوانـب سـواء بـالنظر إلـى الأسـس التـي يقـوم عليهـا أو المفاهيم القانونية التي تضمنها أو النظام الذي اتبعه لحمايتها من التلوث.

يقـوم هـذا القـانون علـى مراعـاة القواعـد والأحكـام الـواردة فـي القـوانين الخاصـة السـابقة عليـه، مـع الالتـزام بحمايـة البيئـة فـي مجـال رسـم السياسـة العامـة والتنفيـذ، فهـذا القـانون شـمل بالحمايـة كـل عناصـر البيئــة الحيــة والغيــر الحيــة، كمــا نظــر للحفــاظ علــى البيئــة باعتبــاره اســتثمار للمســتقبل، بمــا يتطلبـه الحفـاظ علـى البيئـة مـن إقامـة التـوازن بـين المصـلحة العامـة والمصـلحة الفرديـة باعتبـار أن الحفـاظ علـى البيئـة أسـاس صـلب لتحقيـق التنميـة وبالـذات التنميـة المسـتدامة التـي ربـط بينهـا وبـين

---

[1]) العليوي، شيخه، مرجع سابق، ص78

[2]) الفقرة الثانية من المادة الثانية لقانون البيئة البحريني مرسوم بقانون رقم 21 لسنة 1997.

حمايـة البيئـة مـن حيـث أن الجهـود التـي تبـذل لحمايـة البيئـة الهـدف منهـا صـالح الأجيـال الحاضـرة والمستقبلة[1]، حيث لا تنمية دون حفاظ على البيئة. [2]

وقـد أورد القـانون تعريفـات لكـل مـا يتعلـق بالمجـالات التـي يعنـي بهـا، فعـرف البيئـة بأنهـا (المحيط الحيـوي الـذي يشـمل الكائنـات الحيـة مـن إنسـان وحيـوان ونبـات وكـل مـا يحـيط بـه مـن هـواء ومـاء وتربـة ومـا يحتويـه مـن مـواد صـلبة أو سـائلة أو غازيـة أو الأشـكال المختلفـة مـن الطاقـة وأي منشآت ثابتة أو متحركة يقيمها أو يعمل فيها الإنسان)[3].

كمـا وضـع القـانون معـايير عـدة لنظـام المحافظـة علـى البيئـة مـن التلـوث، مـن أهمهـا إنفـراد السـلطة المختصـة بوضـع الخطـط ورسـم السياسـات والإشـراف علـى تنفيـذها بمـا يحقـق المصـلحة العامـة، بيـان طـرق الرقابـة علـى جميـع الأنشـطة ودراسـة العقـود والإتفاقيـات وجميـع الاختصاصـات الـواردة فـي هـذا القـانون، بيـان كيفيـة المحافظـة علـى كافـة عناصـر البيئـة مـن بريـة وبحريـة وجويـة مـن التلـوث، ووضع الإجراءات الوقائية المتعلقة بالحد من التلوث البحري[4].

إن المعـايير السـابقة تتميـز بالشـمولية، سـواء مـن حيـث التعريـف أو مـن حيـث بيـان مـدى المحافظـة عليهـا، فالقـانون أخـذ بـالمفهوم الموسـع للبيئـة فأبـان أنهـا كـل مـا يعتبـر محيطـاً حيويـاً للكائنـات جميعـاً، كمـا أنـه لـم يقصـر الحمايـة علـى مجـرد رعايـة البيئـة وإنمـا تجاوزهـا إلـى الارتقـاء بمسـتواها، ممـا يحـتم العمل على توافر الدرجة الدنيا من الحماية، لبلوغ أقصى درجات الحماية.

كمـا حـدد القـانون درجـات الحمايـة بمنـع إحـداث أي تلـوث منعـاً قاطعـاً وحـث علـى العمـل علـى التخفيـف ممـا هـو موجـود فعـلاً إلـى الدرجـة التـي تكفـل المحافظـة علـى اسـتدامتها، ومـن منطلـق الحـرص الكبيـر علـى المحافظـة علـى البيئـة بكافـة عناصـرها ومـن أجـل السـيطرة علـى التـدهور البيئـي وإيقافـه تـم إنشـاء جهـة وحيـدة مخولـة بحمايـة البيئـة وهـي الهيئـة العامـة لحمايـة الثـروة البحريـة والبيئـة

---

[1])المادة الأولى من قانون حماية البيئة البحريني .

([2]) آل خليفة، مريم بنت حسن (2010)، البيئة وأنظمة حمايتها، رسالة ماجستير، جامعة البحرين، مملكة البحرين، الطبعة الأولى، ص 94 .

([3])الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون حماية البيئة البحريني .

[4]) آل خليفة، مريم بنت حسن، مرجع السابق، ص 96 .

والحيـاة الفطريـة التـي هـدف مـن وراء إنشـائها إلـى تـوفير حمايـة متكاملـة لكامـل عناصـر البيئـة بموجـب قانون البيئة·

وذلـك بتحديـد الجهـة المخولـة بحمايـة البيئـة، وهـذه الجهـة هـي إدارة البيئـة[1]، كمـا حـدد القـانون الجهـة المخولـة بتطبيـق القـانون وإيقـاع العقوبـات بمـا يـردع الكافـة عـن محاولـة الإضـرار بالبيئـة، كمـا بـين القـانون وتعديلاتـه الشـروط التنظيميـة التـي تحكـم الهيئـة ومهامهـا التـي يجـب أن تمـارس بواسـطة مجلس الهيئة[2].

الفرع الثالث

قانون الحياة الفطرية والقرارات المنفذة له

صـــدر المرســوم بقــانون رقــم (2) لســنة 1995 بشــأن حمايـــة الحيـــاة الفطريـــة والقـــرارات المنفـذة لـه، ويهـدف هـذا القـانون إلـى المحافظـة علـى الكائنـات الحيـة الفطريـة وحمايـة بيئتهـا، إضـافة إلـى تأهيـل المـواطن الطبيعيـة الملائمـة للحيـاة الفطريـة، وحظـر أو تقييـد الأنشـطة البشـرية التـي تـؤدي إلى الإضرار بها.

ويعتبـر هـذا القـانون مـن أحـدث التشـريعات البيئيـة التـي صـدرت فـي دولـة البحـرين، وقـد حـددت المـادة الثانيـة منـه الهـدف الأساسـي وهـو حمايـة الحيـاة الفطريـة فـي الدولـة بمـا يحقـق المحافظـة علــى مختلــف أنــواع الكائنــات الفطريــة البريــة والبحريــة وحمايــة الأنــواع النــادرة منهــا أو المهــددة بالإنقراض من حيوان أو طير أو نبات[3].

وحظــرت المــادة السادســة مــن القــانون ممارســة أي عمــل مــن شــانه إلحــاق ضــرر بالحيــاة والكائنــات الفطريــة المحميــة فــي المنــاطق المحميــة، وعلــى الأخــص الصــيد بجميــع أشــكاله، وقطــع أو

---

[1])حدد القانون أن جهة الاختصاص بحماية البيئة هي إدارة البيئة التي كانت تشكل جزء من وزارة الإسكان و البلديات والبيئة، إلا انه بعد إنشاء الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية و الحياة الفطرية عام 2002م تم التحاق إدارة البيئة بالهيئة فأصبحت ضمن إدارتها.

[2]) آل خليفة، مريم بنت حسن، مرجع سابق، ص 98 .

[3]) نص المادة الثانية من مرسوم رقم (2) لقانون حماية الحياة الفطرية في مملكة البحرين لسنة 1995 وتعديلاته.

إقـتلاع أو إتـلاف الأشـجار والشـعب المرجانيـة أو الإضـرار بهـا بـأي شـكل مـن الأشـكال، والإتجـار بالكائنات الفطرية أي كان نوعها[1].

ولضـمان تطبيـق القـانون علـى الوجـه الأمثـل نصـت المـادة (11) منـه علـى فـرض عقوبـات علـى كـل مـن يقـوم بالصـيد أو الإتجـار بالكائنـات الفطريـة وذلـك بالمخالفـة لأحكـام هـذا القـانون والقـرارات الصـادرة تنفيـذاً لـه، وهـي عقوبـة الحـبس مـدة لا تتجـاوز (3) أشـهر وغرامـة لا تقـل عـن خمسين دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين[2].

وتـرى الباحثـة أن هـذا القـانون ومـا ورد فيـه مـن أحكـام قانونيـة بشـأن حمايـة الحيـاة الفطريـة فـي مملكـة البحـرين قـد سـدت فـراغ قـانوني فـي هـذا المجـال مـن مجـالات المحافظـة علـى البيئـة والمـوارد الطبيعيـة والتـي تسـاهم فـي حمايـة الكائنـات الفطريـة مـن حيـوان أو طيـر أو نبـات فـي البـر أو الجو أو البحر، وأن هذا القانون جاء منسجماً مع الإتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن.

الفرع الرابع

قانون الثروة البحرية

يهـدف هـذا القـانون لحمايـة الثـروة البحريـة مـن خـلال إدارة وتنظـيم عمليـة الصـيد وآلياتهـا ومعـداتها المسـتخدمة، وطـرق ممارسـتها، وشـروط وإجـراءات تلـك الممارسـة، وكيفيـة الحصـول علـى إجـازة الصـيد، وتنظـيم عمليـة بيـع الثـروة البحريـة، إضـافة إلـى تنظـيم الإجـراءات الخاصـة بالجمـارك والحجر الصحي لسفن الصيد التي تحمل منتجات مستوردة من الثروة البحرية.

الفرع الثاني

التعويضات عن الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي

---

[1]) نص المادة السادسة من مرسوم رقم (2) لقانون حماية الحياة الفطرية في مملكة البحرين لسنة 1995 وتعديلاته.

[2]) نص المادة الحادية عشرة من مرسوم رقم (2) لقانون حماية الحياة الفطرية في مملكة البحرين لسنة 1995 وتعديلاته.

فيما يتعلق بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن الأضرار بالبيئة بالرجوع إلى قانون البيئة البحريني وملحقاته نجد أنه واضحاً تكاد تخلو من أي تنظيم قانوني خاص بالقواعد التي تتعلق بالتعويض عن المسئولية المدنية عن الأضرار البيئية، وأن غالبية المواد التي ذكرناها سلفاً تعالج المحظورات وعقوباتها، حيث نجد أن قانون البيئة قد اقتصر بالمادة (29) من قانون البيئة البحريني الفقرة (3) على أنه : " ولا يمنع تطبيق العقوبات المنصوص عليها في هذه المادة، من الحكم بإلزام المخالف بجميع النفقات الناجمة عن معالجة الأضرار البيئية، وكذلك الحكم بالتعويضات التي قد تترتب عن هذه الأضرار".[1]

كما إن الدستور البحريني في المادة (9) قد نص على : " تأخذ الدولة التدابير اللازمة لصيانة البيئة والحفاظ على الحياة الفطرية". وكذلك أشار الدستور البحريني على أخذ التدابير اللازمة لصيانة البيئة، حيث إن صيانة البيئة تتطلب إصلاح ما تم افساده، ووقف العمل الغير مشروع، وإعادة الوضع علما عليه سابقاً. من الوسائل التي يتم فيها إصلاح الضرر ووقف العمل الغير مشروع وإعادة الحال إلى ما هو عليه ما يلي :

أولاً : التعويض العيني :

إعادة الحال إلى ما كان عليه يعد وسيلة متميزة وهامة في حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، حيث يسعى إلى إزالة الفعل غير المشروع وإزالة النفط[2] مما يمنع المزيد من الآثار الضارة بالبيئة البحرية،

---

[1]) قانون البيئة البحريني الصادر في عام 1996 .

([2])معالجة الزيت المنسكب: يعتر تنظيف الزيت من الشواطئ بأنه:صعب جداً ويحتاج إلى وقت طويل، يحتاج إلى عمالة كثيرة وهو مكلف جداً.وللتغلب على مشكلة وصول الزيت إلى الشواطئ وتفادي حدوثها فإنه يجب إزالة طبقة الزيت أو بمعنى آخر معالجتها وهي لا تزال في البحر. وتوجد العديد من الطرق المستخدمة لهذا الغرض والتي من الممكن تقسيمها إلى:-

الطرق التي تتطلب استخدام كيماويات والطرق التي تتطلب استخدام الأنظمة الميكانيكية ومن أهمها التالي:

- المشتتات: هي مواد كيميائية تقوم بتفريق السوائل – كالنفط – وتحويلها إلى قطرات صغيرة، وبالتالي يسهل تحللها وتفككها الطبيعي قبل وصولها إلى الشواطئ . تساعد في عملية التحلل الحيوي للنفط، وتمنع وصول النفط إلى الأماكن الحساسة مثل الموانئ والمناطق الساحلية والمنصات العائمة وخلافه.
- الحرق: يمكن حرق النفط بكفاءة بعد انسكابه مباشرة وقبل أن يفقد مركباته الخفيفة الطيارة التي تمتاز بقابليتها للاشتعال السريع وقد تم استخدام هذه الطريقة للحد من التلوث بالزيت. إن عملية حرق النفط ينتج عنها سحب سوداء كثيثة من الدخان والزيت الغير محترق وإن هذه الطريقة ليست صالحة في جميع الأحوال ولا يستحب استخدامها لخطورتها على البيئة فهي تلوث الهواء وتسبب ضرراً بالغاً لكثير من الكائنات الحية.
- الغوص: إذا تم توزيع مادة كثيفة محبة للدهون مثل حبات الرمل المغطاة بحامض الاستياريك الدهني على بقعة الزيت الموجودة على سطح الماء فإن الزيت يغوص إلى قاع البحر.
- المد مصات: وهي المواد التي تتشرب السوائل ويمكن استعمالها لاستخلاص النفط من الماء وذلك بالاعتماد على خاصية الامتزاز لهذه المواد الماصة.

والتعويض العيني لا يتصور فقط في الأعمال الإيجابية فهو قد يكون في الأعمال السلبية أيضاً، فقد يحكم لدولة ما بإعادة القيام بعمل قد تكون تقاعست عن القيام به في مجال رقابة أو مكافحة التلوث كوضع التشريعات والنظم الوطنية التي تكفل حماية البيئة البحرية أو ضرورة الاعتداد بالمعايير والنظم السائدة دولياً في مجال مكافحة التلوث.(1)

وعلى ذلك فالتعويض العيني يهدف إلى وضع المكان الذي وقع فيه التلوث وإعادته إلى ما كان عليه قبل صدور الفعل المنشئ للتلوث(2)، ولكن ما الحل إذا كان هذا الاحتمال مستحيلاً، فمثلاً قد يؤدي التلوث النفطي إلى نفوق العديد من الكائنات البحرية والطيور، والأضرار بقوت الصيادين وحرمانهم، فهنا التعويض العيني مستحيل، فما هو الحل؟ وكيف يمكن إعادة الوضع للمصطافين نتيجة عدم تمتعهم بالبحر بعد تلويث شواطئه(3).

وفي ضوء الطبيعة الخاصة لخطر التلوث البحري وما يترتب عليه من آثار ضارة، فقد أثبت لنا الواقع صعوبة إن لم يكن استحالة أعمال قواعد التنفيذ العيني بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث، حيث يعد التعويض العيني الصورة الأصلية لإصلاح الضرر، بحيث لا يعدل عنها إلى التعويض النقدي إلا إذا أصبحت إعادة الحال أمراً غير ممكن.(4) ويؤكد ذلك أن التعويض عن تلوث البيئة لم يعد قاصراً على تعويض الأشخاص عن الأضرار الجسدية التي تلحق بهم، وكذلك ما يلحق بأموالهم من أضرار بل اتسع مفهوم الضرر ليشمل الضرر البيئي المحض الذي يلحق بالعناصر الطبيعية المكونة للبيئة ذاتها .(5)

- الحواجز الطافية : وهي عبارة عن ستار أو وقاء ثابت وصلب يستخدم لمنع انتشار الزيت على سطح الماء أو لمنع التيارات البحرية عن بقعة الزيت مما يؤدي إلى حجز بقعة الزيت.
- القشد السطحي: وهي أجهزة تقوم بقشط طبقة النفط السميكة الطافية فوق سطح الماء.
- التحويل إلى مادة هلامية: لقد تم إيجاد وتطوير عوامل كيميائية يمكنها تحويل الزيت من الحالة السائلة إلى مادة هلامية جيلاتينية نظرياً يمكن رش هذه المواد على بقعة الزيت وبحيث يمكن يعد ذلك لفها مثل السجادة من سطح الماء. الشيوي، عبد السلام منصوري (2009) : الحماية الدولية للبيئة المائية، مكتبة الفلاح، القاهرة، ص25– 36.

[1]) صداقة، صليحة على (1996) : النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، جامعة قار يونس، بنغازي، ص336.

[2]) التركاوي، عمار خليل المحيميد الدريس (2007) : رسالة دكتوراه بعنوان مسئولية الدولة عن التلوث البيئي، جامعة عين شمس، 2007، ص 463.

[3]) الشيوي، عبد السلام منصوري (2008) : التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 37.

[4])المرجع السابق الذكر، ص38.

[5]) العمر، بلال (2011) : المرجع السابق، ص 194 .

ثانياً : التعويض النقدي :

يقصد به إلزام الدولة أو المسؤول بدفع بمبلغ معين من المال يكفي تغطية كافة الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي تسبب في إحداثها الأنشطة الملوثة للبيئة.[(1)]

وينبغي أن يماثل التعويض الضرر مماثلة حقيقية بحيث لا يقل عنه أو يزيد، كما ينبغي أن يشمل ما لحق الدولة المتضررة من خسائر كافة وما فاتها من كسب نتيجة الفعل غير المشروع أو الضار،[(2)] ففي حالة الاحتجاز غير المشروع لناقلة بترول من قبل سلطات الدولة الساحلية أو دولة الميناء، على سبيل المثال، ينبغي أن يتضمن التعويض مبلغاً موازياً لما كان ينتظر أن تحققه السفينة من ربح لأصحابها خلال مدة الاحتجاز غير المشروع.[(3)]

وإذا كان ظاهر الأمر أن تقدير التعويض النقدي المستحق عن أضرار التلوث البيئي بشكل عام والتلوث البحري على وجه الخصوص أمر سهل من الناحية النظرية، فالحقيقة أن تقدير هذه الأضرار هو أمر في غاية الدقة والصعوبة، وقد وجدت نظريات لكيفية هذا التقدير ونعرضها كالتالي :

أولاً : نظرية القيمة الموحدة للضرر البيئي :

تقدير الضرر البيئي وفقاً لنظرية التقدير الموّحد تقوم على أساس تكاليف الإحلال للثروات الطبيعية التي أصابها التلوث . وفي البداية يجب أن نشير إلى أنه نادراً ما يمكن أن نعطي للعناصر الطبيعة ومصادرها قيمة تجارية نقدية .[(4)] وفي ضوء ذلك، وحتى يمكن وضع قيمة شبه فعلية يجب معرفة أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر والحالات التي لها خصائص قريبة من الحالة المعروضة أمام القضاء والتي يطالب فيها بالتعويض عما بها من تلوث . [(5)]

وفي سبيل ذلك طرحت عدة نظريات داخلية :

([1]) الكردي، جمال محمود (2010) : دراسات في التشريعات البيئية، دار النهضة العربية،القاهرة، ط 1، ص 293.

([2])الشيوي، عبدالسلام منصور، مرجع السابق، ص260.

([3]) العمر، بلال، مرجع سابق، ص 191 .

([4])محمدين، جلال وفاء (2001) : الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 114 .

([5])الوطني، جميلة يوسف، مرجع سابق، ص 139 .

الأولى : تقوم على أساس قيمة استعمال هذه الثروات والعناصر في ضوء المنفعة التي يحصل عليها الإنسان من هذه العناصر بما يمنحنا في النهاية تقدير للقيمة المادية للبيئة . ويدخل في ذلك التقدير ما يتم انفاقه بقصد إزالة التلوث أو بقصد تحسين الانتفاع بالثروات الطبيعية . [(1)]

أما **النظرية الثانية** فلا تؤسس في ضوء الاستعمال الفعلي للأموال ولكن على أساس إمكانية استعمال هذه الثروات الطبيعية في المستقبل .

وبالنسبة **للنظرية الأخيرة** فتأخذ في تقديرها العناصر التي توجد مستقلة في تقدير قيمتها عن قيمة استعمالها سواء في الحال أو المستقبل فقيمتها العالية مستمدة فقط من مجرد وجودها بصرف النظر عن قيمة الانتفاع بها، وبالنسبة لهذه الطائفة الأخيرة فيمكن الاسترشاد في تقدير قيمتها بما ينفقه الأفراد من مبالغ نقدية ليعرفون فقط مجرد وجودها [(2)].

ثانياً : نظرية القيمة الجزافية للضرر البيئي :

تقوم هذه النظرية على أساس إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية ويتم حسابها وفقاً لمعطيات علمية يقوم بها متخصصون في المجال البيئي . وقد طبق القضاء الفرنسي هذه الطريقة في قضية تلوث أحد الأنهار وقد تم حساب قيمة التعويض المستحق وفقاً نظام الجداول لديها [(3)].

بالنسبة لطول المجرى المائي الذي أصابه التلوث يتم الحساب بواحد فرنك عن كل متر طولي، وبالنسبة للمساحة العريضة للجزء الملوث من المياه يتم حساب التعويض بموجب (نصف) فرنك لكل متر مربع، وتعليقاً على هذه النظرية يذهب رأي إلى أنها تقدم ميزة كبيرة تتمثل في عدم السماح بترك أي ضرر بيئي بدون تعويض حتى ولو لم يأخذ في حساباته القيمة الحقيقية للعناصر والثروات التي أصابها التلوث[(4)].

وترى الباحثة على الرغم من المزايا التي يقدمها نظرية التقدير الموّحد أو نظرية التقدير الجزافي، فإنه واحد منهما لا يصلح بذاته معياراً منفرداً لتقدير الأضرار البيئية تقديراً نقدياً حيث إن كلاهما لم يأخذ في اعتباره سوى القيمة الاقتصادية لهذه العناصر وهذا وحده لا يكفي معياراً منضبطاً . كذلك فإن نظام الجداول يكون جامداً وغير فعال في ضوء تغير الحالة الذاتية لكل عنصر عن الآخر .

---

[1]) المرجع السابق الذكر، ص 139 .

[2]) المرجع السابق الذكر، ص 140 .

([3]) المذهان، نايف جليل فاضل ا(2006) : المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في القانون الأردني، والقانون المقارن، رسالة دكتوراه مقدمة بجامعة عمّان العربية للدراسات العليا، ص 302 .

([4])الوطني، جميلة يوسف (2007): المرجع السابق، ص 139 .

وتفضل الباحثة استخدام نظرية التقدير الجزافي على أن يتم إعداد جداول عن طريق خبراء متخصصين مع إعطاء القضاة سلطة تقديرية لملائمة ودراسة كل حالة على حده في ضوء ملابساتها كما هو معمول لدى القضايا الأخرى .

ومن ضمن الإتفاقيات للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث التي انضمت البحرين الإتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 وبروتوكوليها لعامي 1976و 1992 ، والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 وبروتوكوليها لعامي 1976و 1992، وقد صدر مرسوم بقانون رقم (13) لسنة 1995، وقد تناول مواده التعويض عن الأضرار البيئية الناتجة عن تصريف الزيت من السفينة كما في المادة (2 فقرة 6) من هذا المرسوم حيث نص على أضرار التلوث والمطالبة بالتعويض كالتالي : [1]

أ. التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلويث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف، بشرط أن التعويض عن أضرار البيئة، غير خسارة الربح الناجمة عن هذا الأضرار، سيقتصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه .

ب. تكاليف التدابير الوقائية والإتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية .

في نظر الباحثة إن الأضرار عن الأفعال التلوثية للبيئة البحرية بالنفط أو الزيت، قد يستحيل إصلاحها أو التعويض عنها، ولكنه مهم لوقف العمل الغير المشروع لحماية البيئة البحرية .

فوقف العمل الغير مشروع يعتبر وقاية بالنسبة للمستقبل بشأن المصالح المضرورة وليس محواً للضرر الحادث بسبب النشاط، وعلى ذلك ففي حال وقوع الضرر وقف الفعل غير المشروع لا يعوضه ولكن يمنع من تفاقم الأضرار أو وقوع أضرار جديدة في المستقبل .

كما إن مؤتمر البحرين الدولي لحماية البيئة من المنظور التشريعي، الحماية القضائية، والمسئولية البيئية المنعقد في مارس 2016 خرج بعدة توصيات من ضمنها : [2]

- تعديل التشريعات البيئية الملائمة لتطور المفاهيم البيئية مع ضرورة ألحاق لائحة تنفيذه يتم إعدادها في زمن معين .
- يجب أن يتضمن قانون البيئة الجديد عقوبات تتمتع بقوة الردع بنص تشريعي واضح يتناسب مع جسامة ونوع المخالفات الضارة بالبيئة مع شمولها التعويض العيني والتنفيذي والإداري وإمكانية التصالح مع التعويض.

([1]) الموقع الإلكتروني لهيئة الإفتاء والتشريع القانوني البحريني، المرجع السابق .

([2]) جريدة الوسط البحرينية، بتاريخ 2016/3/25 .

- يجب أن يتضمن قانون البيئة الجديد نصاً خاصّاً يسمح لمنظمات المجتمع المدني بالإبلاغ عن الجرائم البيئية (مشروع قانون البيئة الجديد يتضمن بالفعل هذا النص ونوصي بدعمه)، وغيرها من التوصيات .

وفي نظر الباحثة أن هذا المؤتمر يشكل بادرة جيدة في مجال حماية البيئة والعمل على وقف التلوث البحري أو التخفيف من حدته، ولكن تحتاج هذه التوصيات للتنفيذ على أرض الواقع، للقضاء على التلوث البحري المتزايد، فالقانون البحريني لم يتوسع في شأن التعويضات الخاصة بالضرر البيئي، بعكس بعض التشريعات الخليجية، وبالأخص التشريعات البيئية الإماراتية، ففي قانون البيئة وتنميتها الإماراتي قد خص فصل خاص بالمسئولية والتعويض عن الأضرار البيئية والتي جاءت واضحة وصريحة. وفي المادة (71) من قانون البيئة وتنميتها الإماراتي الخاص بمسئولية عن الأضرار البيئية فقد نصت على أنه : "كل من تسبب بفعله أو إهماله في إحداث ضرر للبيئة أو للغير نتيجة مخالفة الأحكام الواردة بهذا القانون أو اللوائح أو القرارات الصادرة تنفيذا له يكون مسئولا عن جميع التكاليف اللازمة لمعالجة أو إزالة هذه الأضرار، كما يلزم بأية تعويضات قد تترتب عليها " .[1]

أما في نطاق التعويض عن الضرر البيئي فقد نصت المادة (72) من القانون الإماراتي المذكور على أنه : "يشمل التعويض عن الضرر البيئي المشار إليه في المادة 71 من هذا القانون الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها وتمنع أو تقلل من الاستخدام المشروع لها، سواء كان ذلك بصفة مؤقتة أو دائمة أو تضر بقيمتها الاقتصادية والجمالية، وكذلك تكلفة إعادة تأهيل البيئة ".[2]

ومما لا شك فيه أن تطبيق القواعد العامة في التعويض قد يترتب عليها تعويضاً غير مؤكداً في مجال الأضرار البيئية المحضة، لأن التعويض عن الضرر البيئي المحض نادراً ما يرقى إلى التعويض الكامل وذلك لأسباب كثيرة منها خصوصية النشاط وما يمكن أن يترتب عليه من تكاليف لا يمكن تحملها بسهولة.[3]. كما يمكن أن يلعب التعويض النقدي دوراً في حماية البيئة البحرية من التلوث البحري كالنفط عن طريق الردع فالمصاريف الهائلة التي قد يتسبب بها الشخص المسبب للتلوث يدفعه إلى الالتزام بالقوانين .[4]

---

(1) قانون اتحادي رقم 24 صادر بتاريخ 1999/10/17 م الموافق فيه 8 رجب 1420 هـ في شأن حماية البيئة وتنميتها .

(2) قانون اتحادي رقم 24، مرجع سابق .

(3) التركاوي، عمار، مرجع سابق، ص 463.

[4]) العمر، بلال، مرجع سابق، ص 195 .

وبعد أن تم استعراض التعويض ففي وجهة نظر الباحثة بأن كلا من التعويض العيني والنقدي يواجه بعض الصعوبات منها صعوبة تقدير الضرر البيئي كون إن للبيئة قيمة يتعذر تقديرها في بعض الحالات، كما إن إعادة الحال إلى سابقه من الصعب تحديده، كون بعض الأضرار التي ألحقت بالبيئة يصعب إزالتها أو تطهير المناطق الملوثة، وخاصة المتعلقة بالبيئة البحرية .

المطلب الثاني

الإطار المؤسساتي لحماية البيئة البحرية في مملكة البحرين

يتمثل الإطار المؤسساتي في مملكة البحرين في تلك الهيئات التي نص المشرع على إنشائها كجزء من مؤسسات الدولة، وكلفها بالحفاظ على البيئة البحرية ووضع لها إطاراً تنظيمياً تعمل من خلاله، أو فتح المجال لإنشائها نظرياً وترك المبادرة للمجتمع من أجل تكوينها تطبيقياً في شكل من أشكال هيئات المجتمع المدني المدافعة عن البيئة، وفي هذا المطلب سوف نتحدث عن أهم المؤسسات البحرينية التي تهدف إلى حماية البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: لجنة حماية البيئة

تأسست لجنة حماية البيئة في عام 1980 كأول لجنة رسمية تعنى بشئون البيئة، وذلك لتطبيق القوانين والأنظمة واللوائح ذات العلاقة بالبيئة في دولة البحرين، وحددت المادة (4) من المرسوم اختصاصات لجنة حماية البيئة على النحو التالي:

- دراسة الوضع البيئي ومصادر تلوث البيئة وتقييم الدراسات وتقديم التوصيات بشأنها.
- التنسيق بين كافة الوزارات المعنية بتنفيذ مشاريع التنمية للتأكد من مراعاة الاعتبارات البيئية في تنفيذ هذه المشاريع.
- التأكد من أن أجهزة المراقبة تعمل بصفة دائمة عندما تتطلب الحاجة ذلك.
- اقتراح وإعداد التشريعات المنظمة لضمان سلامة البيئة والتأكد من قيام الجهات الحكومية بتنفيذ هذه التشريعات.

- إقرار مشروعات التنمية التي لها تأثير على المستوى البيئي وإجراء دراسات لتقييم الوضع عند التخطيط لهذه المشروعات قبل البدء بتنفيذها.
- اقتراح وسائل التمويل التي تكفل المساهمة في تغطية نفقات البرامج الخاصة بتنظيم وتقييم البيئة.
- تدريب الفنيين والأخصائيين في مجال البيئة.

ثانياً: مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية (ميماك).

من منطلق موائمة التشريعات البحرينية للاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بالبيئة والمحافظة عليها وسد الفراغ القانوني في هذا المجال، والتنسيق مع دول مجلس التعاون الخليجي للنهوض بالبيئة البحرية تم إنشاء مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية (ميماك) بموجب الإتفاق المبرم بين حكومة البحرين والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية عام 1983، إذ تبين المادة الثالثة من برتوكول المركز الأهداف الرئيسية للمركز والتي تتمثل بما يلي:

1. تعزيز قدرات الدول المتعاقدة، وتسهيل التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات البحرية الطارئة.
2. مساعدة الدول المتعاقدة التي تطلب ذلك.
3. الإعداد للبدء في عمليات مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى على الصعيد الإقليمي.

ولتحقيق ذلك نصت الفقرة (3) من المادة الثالثة على قيام المركز بالمهام التالية:

1. جمع المعلومات المتعلقة بالقوانين والأنظمة والمعلومات المتعلقة بالسلطات المختصة في الدول المتعاقدة، وخطط الطوارئ للحالات البحرية.
2. إعداد القوانين والأنظمة المتعلقة بالأمور التي يشملها هذا البرتوكول.
3. أعداد خطط طوارئ للحالات البحرية الطارئة.
4. وضع الإجراءات التي يمكن بمقتضاها نقل العاملين والمعدات والمواد المطلوبة لمواجهه الطارئ البحري بالسرعة الممكنة.
5. أعداد تقارير دورية عن الطوارئ البحرية لعرضها على المجلس الوزاري للمنظمة.

ويقوم المركز بدور كبير في مكافحة الكثير من القضايا البحرية ومن ضمنها ما قام به المركز من مكافحة تلوث البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي بالنفط، إبان الحربين التي شهدتها المنطقة، الأولى حرب الناقلات بين إيران والعراق، والثانية حرب الخليج والتي أثرت بشكل سلبي

فـي زيـادة التلـوث فـي منطقـة الخلـيج العربـي [1]، حيـث قـام مركـز المسـاعدات للطـوارئ بتحديـد نسـبة التلـوث الناتجـة عـن الـنفط والتـي شـكلت النسـبة الأكبـر، حيـث أن نـاقلات الـنفط التـي تنتقـل مـن منطقـة إلـى أخـرى، وتتعـرض فـي حـال الحـروب للقصـف، كمـا هـو الحـال فـي حـرب تحريـر الكويـت حيـث بلغـت كميـة الـنفط إلـى مليـون ومئتـين وسـتين ألـف طـن الـذي تسـرب إلـى ميـاه الخلـيج العربـي، وهـذا رقـم خيـالي لـو قارنـاه مـع الـرقم العـالمي الـذي يشـكل فيـه التلـوث مليـون وخمسـمائة وأربعـين ألـف طـن مع بداية الثمانينات من القرن الماضي .[2]

و يضـطلع مركـز المسـاعدات للطـوارئ المتبادلـة فـي مملكـة البحـرين بـدور كبيـر فـي مراقبـة السـفن المبحـرة وذلـك بتوقفهـا فـي أكثـر مـن مينـاء أثنـاء إبحارهـا فـي الإقلـيم، وهـذا لـيس قاصـراً علـى الـدول الإقليميـة بـل لكـل دولـة والمقـدرة دوليـاً بــ 13 مـيلاً لكـل دولـة، بـل أيضـاً الميـاه الاقتصـادية، حيـث أن السـفينة المبحـرة قـد تتسـبب فـي ضـرر لأيـة دولـة مـن الـدول التـي وقعـت علـى الاتفاقيـة، حيـث يحـق لهـا توقيـف السـفن ومنعهـا مـن الإبحـار، ولكـن هـذا مـا تفتقـده الـدول الخليجيـة[3]، حيـث إن المملكـة العربيـة السـعودية هـي أكثـر الـدول صـرامة فـي الالتـزام بالمعـايير الدوليـة لأيـة سـفينة تريـد الرسـو أو الـدخول للمـوانئ السـعودية، لكـن بقيـة الـدول بالمنطقـة لا تلتـزم بهـذه المعـايير لعـدم وجـود اتفـاق دولـي ومـن ضـمنها مملكـة البحـرين، كمـا طالـب مركـز المسـاعدات المتبادلـة للطـوارئ فـي مملكـة البحـرين فـي عـام 2004 بضـرورة وضـع نظـم استشـعار ومراقبـة ورصـد للإشـعاعات النوويـة والذريـة الصـادرة مـن السـفن البحريـة التـي تجـوب منطقـة الخلـيج منـذ سـنوات إلا أن التعامـل مـع هـذه القضـية المهمـة لـم يـتم الالتفـات لهـا، كمـا عقـد اجتمـاع فـي لنـدن عـام 2005 بحضـور المنظمـات الدوليـة، حيـث تـم مناقشـة موضـوع تسـرب الإشـعاعات وعمليـة التعامـل معهـا ومكافحتهـا، إلا إن هـذا الموضـوع تـم التعامـل معـه على أنه موضوع عسكري مع حادثة السفينة النووية التي وقعت في 2005 [4].

وتـرى الباحثـة إن مركـز المسـاعدات للطـوارئ المتبادلـة فـي مملكـة البحـرين يقـوم بمكافحـة التلـوث البيئـي بـالنفط عبـر السـفن العـابرة عـن طريـق مراقبتهـا، ولكـن بـالرجوع إلـى الـدور الـذي يقـوم

---

[1]) الوداعي، شبر إبراهيم (2013) : التعاون البيئي، صحيفة الوسط البحرينية العدد 4122 – الجمعة 20 ديسمبر 2013م الموافق 17 صفر 1435هـ .

[2]) المرجع السابق الذكر.

[3])جريدة الوسط البحرينية العدد 201 – الأربعاء 26 مارس 2003م الموافق 22 محرم 1424هـ

(1) https://article.wn.com/view–lemonde

به حيث نجده يفتقر إلى مراقبة السفن التي تقوم بتهريب النفط نظراً لافتقار المنطقة إلى الإتفاقيات الدولية، كما إنه مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ بحاجة إلى تعاون إقليمي دولي وذلك بوضع القوانين الصارمة لمراقبة السفن، خاصة أن 30% من التسرب النفطي في العالم يحدث بالخليج العربي، وهي نسبة جداً كبيرة مقارنة بدول العالم .

ثالثاً: الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية

وفي عام 2002 صدر المرسوم الملكي بإنشاء الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية بهدف تحقيق أحد مبادئ التنمية المستدامة ذات العلاقة بحماية البيئة ومواردها من العوامل الملوثة ووضع الخطط والسياسات اللازمة للمحافظة عليها من أجل رفاهية الإنسان.

وترتكز الإدارة العامة للبيئة والحياة الفطرية في تنفيذ هذه الخطط والبرامج على ثلاثة مبادئ أساسية أولها مبدأ الوقاية من خلال التصدي لجميع العوامل التي تؤثر سلبا على البيئة والحياة الفطرية من مصادرها المختلفة ومحاولة تجنب الأضرار الناجمة عنها وثانيها مبدأ المشاركة عبر دعوة كافة الجهات الحكومية وغير الحكومية للمشاركة في أنشطة حماية البيئة والقيام بأنشطة تخدم أهداف حماية البيئة والحياة الفطرية وتنوعها وثالثها مبدأ التعاون من خلال تنسيق الجهود مع كافة الجهات المعنية بحماية البيئة والحياة الفطرية والمحافظة على مواطنها الطبيعية في داخل البحرين وخارجها والعمل على تنظيم برامج وأنشطة مشتركة تحقق حماية التراث الفطري للبلاد، وتضم إدارتين أساسيتين هما الإدارة العامة لحماية الثروة البحرية والإدارة العامة لحماية البيئة والحياة الفطرية.

وتمثلت أهم البرامج والخطط التي أعلنت عنها الإدارة العامة للبيئة والحياة الفطرية في ما يلي:

1. برنامج تقويم الأثر البيئي ويهدف إلى التعرف على كافة الآثار السلبية التي قد تقع على البيئة والحياة الفطرية بسبب تنفيذ المشاريع التنموية بشكل عام سواء أكانت صناعية أو غير صناعية.
2. برنامج الرصد البيئي ويهدف إلى رصد ومراقبة الأوساط البيئية المختلفة من ماء وهواء وتربة والتعرف على التغيرات التي قد تطرأ عليها بسبب الأنشطة المختلفة التي تقام في المملكة إضافةً إلى مراقبة الملوثات التي تنبعث من المصادر المختلفة من خلال توفير كافة الأجهزة والمعدات الحديثة المستخدمة في قياس تركيز الملوثات.

3. إعـداد الدراسـات والتقـارير البيئيـة التـي تهـدف إلـى تطـوير الإدارة البيئيـة مـن خـلال تـوفير المعلومـات البيئيـة الأساسـية لمتخـذ القـرار وتشـتمل علـى دراسـات وتقـارير جـودة الهـواء الجـوى وجـودة مـاء البحـري إضـافةً إلـى دراسـة العلاقـة بـين التلـوث والأمـراض السـائدة فـي مملكة البحرين.
4. تنفيـذ التزامـات المملكـة نحـو الإتفاقيـات الإقليميـة والدوليـة مـن خـلال تشـكيل لجـان وطنيـة لتنفيـذ التزامـات البحـرين فـي الإتفاقيـات المختلفـة مثـل اللجنـة الخاصـة بتغيـر المنـاخ والمعنيـة بتنفيذ قرارات اتفاقية التغير المناخي واللجنة الخاصة بالتنوع الحيوي.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

نتج عن التنمية الاقتصادية والعمرانية، واختلاف أنشطة الإنسان المختلفة أثر سلبي على البيئة البحرية، حيث شكلت هذه الأنشطة تهديداً خطيراً ليس على البيئة البحرية في حدود الدولة فحسب، بل أمتد هذا التهديد على الأقاليم الأخرى، إذ بات التلوث البحري يؤرق كثير من الدول، مما دفعها إلى مجابهته دولياً بعقد الإتفاقيات ووضع آليات لحماية البيئة البحرية في القانون الدولي، وإلزام الدول المتعاقدة بتنفيذ تلك الإتفاقيات، وكذلك الالتزام بالقوانين الدولية.

من أجل ذلك كان لا بد من بحث القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي بشكل عام ومملكة البحرين بشكل خاص في مواضيع البحث الرئيسية بثلاثة مواضيع، حيث تضمن موضوع البحث ماهية التلوث ومظاهره، والمسئولية الإقليمية والدولية لمواجهة الضرر البيئي الناتج عن التلوث البحري، وأخيراً الآليات القانونية للمحافظة على البيئة البحرية بمملكة البحرين .

ومن خلال طرح مشكلة البحث توصلت الباحثة من خلال دراسة القواعد القانونية الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري لعدد من النتائج تتلخص بما يلي :

أولاً: النتائج

1. التلوث البحري من أخطر الملوثات لأنه يصيب 70% من مساحة الكرة الأرضية مقارنة بمساحة الأرض التي لا تتعدى 30%، وانهيار هذه البيئة البحرية يعني انهيار الغذاء للكائنات البحرية وللإنسان.
2. مع إزدياد مصادر التلوث البحري بدأ الاهتمام بحماية البيئة في الآونة الأخيرة يزداد بشكل كبير، نظراً لعلاقة البيئة بحقوق الإنسان عموماً، وبحق الإنسان في الحياة، والتنمية والأمن، وأنه لكي يستطيع أن يتحصل على هذه الاحتياجات لا بد من التخطيط لتنمية متكاملة، والحفاظ على عناصر البيئة الطبيعية والحيوية، عن طريق حمايتها .
3. اتخذت دول مجلس التعاون إجراءات واسعة على المستويين الوطني والإقليمي، وركزت هذه الإجراءات فاعليتها من أجل تحقيق علاقة متزنة بين التنمية والمحافظة على البيئة، وذلك التزاماً منها بالاتفاقيات التي صادقت عليها كما قامت بسّن التشريعات البيئية من أجل حماية البيئة من الملوثات بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص.

4. إن الحلول التي قدمتها اتفاقية الخليج من تشريعات وفرض عقوبات، وتعويضات لا زالت قاصرة كون معظم دول الخليج لم تسن عقوبات مشددة ورادعة تجاه المخالفين للقوانين البيئية، حيث إن زيادة التلوث بالخليج العربي مقارنة مع العالم وارتفاع نسبة التسرب النفطي إلى 30% من النسبة المئوية للعالم، وصغر المساحة البحرية للخليج العربي دليل على التجاوزات لعدم وجود أنظمة رادعة وصارمة .
5. مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية في مملكة البحرين (MEMAC) قام بدور كبير في مكافحة القضايا البحرية على مستوى الخليج العربي، فقد ساهم في التصدي للحالات الطارئة البحرية، ومعالجة المشاكل الناشئة عن الحروب التي حدثت في الخليج العربي والتي تسببت في إحداث مشاكل بالبيئة البحرية منها تلوث الخليج العربي بالزيت، وكما قام المركز بالمشاركة بالعديد من الاتفاقيات وعقد المؤتمرات فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية، ولكن مركز المساعدة بحاجة إلى إبراز دوره الحقيقي على المستوى الإقليمي، وفرض الرقابة المشددة فيما يتعلق بتهريب النفط، لما يترتب عليه مخاطر بيئية كبيرة .
6. إن معظم دول الخليج العربي جاءت قوانينها قاصرة فيما يتعلق بالتعويض عن التلوث الناتج عن المسئولية التقصيرية أو الضرر الغير مشروع وذلك للحد من التلوث البيئي البحري .
7. إن الاتفاقيات والمعاهدات التي انضمت إليها مملكة البحرين ليست كافية لمواجهة التلوث البحري، مع تعدد المصادر البيئية، ووجود تشريع قديم صادر بعام 1996، لا يتماشى مع ظهور المفاهيم الحديثة في الوقت الحاضر، وتعدد مصادر التلوث البيئي.
8. إن التشريع البحريني لم يتناول التعويض عن الأضرار البيئية البحرية عدا النفط، ومحاولات معالجة هذا التشريع لازال لحد الآن قائماً، رغم توصيات بعض الاتفاقيات والمؤتمرات التي تم عقدها في مملكة البحرين لحماية البيئة .
9. إن تدمير الحياة البحرية لازال قائماً وخاصة في خليج توبلي حيث يتعرض لكثير من الانتهاكات اليومية، رغم القوانين والقرارات المتعلقة به إلا أنها ليست رادعة لمنع تلك الانتهاكات أو التخفيف من حدته .
10. العقوبات التي وضعت في قانون البيئة البحريني ليست كافية لمنع التلوث البحري، لذلك تكرر المخالفات المتعلقة بالبيئة، وتزايدت نظرها في المحاكم البحرينية، للخلل في فرض العقوبات.

ثانياً: التوصيات

1- إعادة صياغة الاتفاقيات الدولية البيئية لتتماشى مع العصر الحديث .
2- إضافة عهد دولي ثالث لحماية حقوق الإنسان البيئية.

3- إعداد إتفاقية عربية تصدر عن جامعة الدول العربية بغية تبني سياسة عربية متكاملة لحناية البيئة البحرية من التلوث.
4- إنشاء محكمة دولية تختص بالنظر في المنازعات البيئية.
5- أن تتضمن إتفاقيات حماية البيئة البحرية الدولية والإقليمية آليات محددة يتم من خلالها إلزام الدول الأعضاء بتقديم تقارير عن حالة البيئة البحرية فيها.
6- دعم المؤسسات والأجهزة والتنظيمات الخاصة بالبيئة كهيئة البيئة والمجلس الأعلى للبيئة وغيرها، وكذلك مجلس التعاون في مجال تمويل المشروعات البيئية، ودعم الخطط الإقليمية لحماية البيئة البحرية.
7- على دول الخليج العربي التعاون باتخاذ التدابير التشريعية والتنظيمية على المستوى الإقليمي والمحلي لمكافحة التلوث البحري، وأن تكون شاملة لا تختص بنوع معين من الملوثات دون الأخرى.
8- دمج التشريعات البيئية البحرينية وتحديث قانون البيئة البحريني الصادر 1996 لأنه أصبح قانون قديم، ويشتمل على المصطلحات القديمة، وبحاجة للمفاهيم المحدثة، والتوسع في نصوصه بتناول كافة أنواع الملوثات، ووضع عقوبات مشددة ورادعة للمخالفين.
9- تعديل قانون البيئة البحريني بوضع مادة تنظم إلزام المسئول دائماً بإعادة الحال إلى ما كان عليه كجزاء وجوبي في كل حالات المخالفات البيئية التي يمكن فيها التنفيذ العيني.
10- فرض رقابة مشددة على مصادر التلوث البحري، للحدث منه واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمجابهة التلوث والقضاء عليه .
11- نشر التوعية بأضرار التلوث البيئي بشكل عام والتلوث البحري بشكل خاص، وتوجيه وسائل الإعلام بشكل مكثف بالمحافظة على البيئة، وإطلاع الأفراد على مخاطر التلوث البحري والمشاركة في تنظيم ورعاية المؤتمرات الدولية والمحلية الخاصة بالبيئة للوصول إلى بيئة آمنة خالية من التلوث .
12- اعتماد إستراتيجية جديدة لحماية البيئة البحرية، ووضع خطة من ضمن هذه الإستراتيجية البحث عن مصادر متجددة للبيئة للتقليل من تلوث البحر بالنفط، والتقليل من حوادث ناقلات النفط التي على أثرها تتسبب في التلوث البيئي.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

- ابن منظور، محمد بن مكرم (701هـ) **لسان العرب**، الجزء الثالث ، المطبعة الكبرى، القاهرة، 1982.
- أبو الوفا، أحمد (2006)، **شروط المسؤولية الدولية: القانون الدولي الجديد للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982**، القاهرة: دار النهضة العربية.
- أحمد، عصام محمد عبد الماجد(2002) **التلوث "المخاطر والحلول"**، تونس: المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم.
- عبد القادر، إبراهيم وآخرين(2008)، **تقرير قطاع البيئة البحرية والساحلية للإستراتيجية الوطنية للبيئة في مملكة البحرين**، مملكة البحرين: الهيئة العامة لحماية الموارد البحرية والبيئة والحياة الفطرية.
- بشير، هشام، سبيطة، علاء (2013) **حماية البيئة والتراث الثقافي في القانون الدولي**، ط1، القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية.
- بوسلطان، محمد(1994)، **مبادئ القانون الدولي**، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
- حسين، سحر أمين (2010) **موسوعة التلوث البيئي**، الأردن: دار دجلة.
- الحمادي، أحمد خليفة والخزامي، محمد(1995)، **البيئة الخليجية وعوامل حمايتها من التلوث**، عجمان: جمعية أم المؤمنين النسائية.
- الحنفاوي، مصطفى(1962)، **قانون البحار الدولي في زمن السلم**، الجزء الأول، القاهرة: (د.ن).
- داوود، عبد المنعم محمد(1997)، **مشكلات الملاحة في المضايق البحرية**، الإسكندرية: منشأة المعارف.
- الدغمة، إبراهيم محمد(1983)، **القانون الدولي الجديد للبحار**، القاهرة: دار النهضة العربية.
- الدقاق، محمد سعيد ومصطفى سلامة حسين(1997)، **القانون الدولي المعاصر**، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- الراوي، جابر إبراهيم(1983)، **المسؤولية الدولية عن أضرار البيئة**، جامعة بغداد: (د.ن).
- الزياني، عادل (2007)، **تأثير النشاط البشري على البيئة البحرية في مملكة البحرين**، المنامة، مملكة البحرين: مركز البحرين للدراسات والبحوث
- عامر، محمد أمين و سليمان، مصطفى محمود (1999)، **تلوث البيئة مشكلة العصر**، الإسكندرية: دار الكتاب الحديث.

- عامر، تونسي(1989)، **أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر،** القاهرة: دار النهضة العربية.
- عامر، صلاح الدين(1996) **القانون الدولي للبيئة،** القاهرة: دار النهضة العربية.
- عامر، صلاح الدين (1993) **حماية البيئة أبان النزاعات المسلحة في البحار،** القاهرة: دار النهضة العربية.
- عامر، صلاح الدين(1998)، **القانون الدولي الجديد للبحار،** الإسكندرية:المكتب الجامعي الحديث.
- عبد الحديثي، صلاح عبد الرحمن (2010)، **النظام القانوني الدولي لحماية البيئة،** بيروت: دار الحلبي الحقوقية،.
- عبد الحميد، محمد سامي(1996)، **أصول القانون الدولي: الجماعة الدولية،** ج1، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- عبد الغفار، عبد الحميد أحمد (2004)، **التشريعات المائية في مملكة البحرين من منظور بيئي،** مملكة البحرين: المركز الوطني للدراسات.
- أفكيرين، محسن(1999)، **النظرية العامة للمسئولية الدولية عن النتائج الضارة أفعال لا يحظرها القانون الدولي،** القاهرة: دار النهضة العربية.
- زينل، إسماعيل وحيد(د.ت)، **المخلفات الصلبة في قاع البحر في المياه الإقليمية في مملكة البحرين،** مملكة البحرين: سلسلة كتب حول الحياة الفطرية (9)، الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية .
- علوان، محمد (2007) **القانون الدولي العام، المقدمة والمصادر،** عمّان الأردن: دار وائل للنشر.
- العلي، فهمي بن حسن أمين والشرياني، أحمد بن علي بن صالح(2005)، **دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ودورها في المحافظة على البيئة والمحافظة على مواردها الطبيعية،** الكويت: ذات السلاسل للطباعة والنشر.
- عبد الوارث، عبده عبد الجليل(2006)، **حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية،** الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.
- الشيوي، عبد السلام منصوري (2009) **الحماية الدولية للبيئة المائية،** القاهرة :مكتبة الفلاح .
- العناني، إبراهيم محمد(1984)، **القانون الدولي العام،** القاهرة: دار الفكر العربي.
- العوضي، بدرية عبدالله (1996) **القوانين البيئية في دول مجلس التعاون الخليجي،** الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلمي.
- العوضي، عبدالرحمن عبدالله (2001)، **أهم التحديات البيئية في منطقتنا وآفاق المستقبل،** الكويت: المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية.

- الغنيمي، محمد طلعت(1998)، **القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة**، الإسكندرية: منشأة المعارف.
- الفار، عبد الواحد محمد(1985)، **الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث**، القاهرة: دار النهضة العربية.
- الفيل، علي عدنان (1986)، **شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)**، ط 1، القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية.
- محمد، صلاح هاشم(1991)، **المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية**، القاهرة: مكتبة النهضة العربية.
- كامل، نبيلة عبد الرحيم(1993)، **نحو قانون موحد لحماية البيئة**، القاهرة: (د.ن).
- الكردي، جمال محمود (2010)، **دراسات في التشريعات البيئية**، ط1، القاهرة: دار النهضة العربية.
- الكندري، عبدالله رمضان (1992) **البيئة والتنمية المستدامة**، الطبعة الاولى، الكويت : مكتبة المهند.
- المجذوب، محمد(1999)، **الوسيط في القانون الدولي**، بيروت: الدار الجامعية للطباعة والنشر.
- مجمع اللغة العربية (1986) : **المعجم الوسيط**، الجزء الثاني، القاهرة: الهيئة العامة للكتاب.
- نعم نداء، جمال(1977)، **قانون البحار الجديد والمصالح العربية**، القاهرة: المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ومعهد البحوث والدراسات العربية.
- نعمان، محمد عبدالله نعمان (2004) : **الحماية الدولية للبيئة البحرية- دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر-**، بيروت: دار النهضة العربية.
- المدني، إسماعيل محمد، السيد، هاشم أحمد(2007)، **بيئة البحرين البحرية**، مملكة البحرين: مطبعة الاتحاد.
- المنسي، أحمد محمد(1999)، **بيئات البحر الأحمر والخليج العربي**، الرياض: الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية وإنمائها.
- مصقير، عبد الرحمن عبيد، والزياني، عادل خليفة (2007)، **البيئة في مملكة البحرين الواقع والتحديات، المنامة**، مملكة البحرين: مركز البحرين للدراسات والبحوث.
- المطر، سليمان محمد وآخرون (2002) **البيئة البحرية بدولة الكويت**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- هاشم،صلاح (1991) **المسئولية الدولية على المساس بسلامة البيئة البحرية**، القاهرة: دار النهضة العربية.
-

ثانياً: الرسائل الجامعية

- اسكندر، أحمد(1995)، **أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام،** أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة الجزائر، الجزائر، الجزائر .
- سعود، عبد الله(2001)، **دراسة قانونية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة، قانون البحار لعام1982 والتشريعات ذات الصلة،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الجزائر، الجزائر، الجزائر.
- آل خليفة، مريم بنت حسن (2010)، **البيئة وأنظمة حمايتها،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة البحرين، مملكة البحرين.
- دشتي، عباس (2010) **الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.
- شراد، صوفيا(2003)، **المحكمة الدولية لقانون البحار،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر.
- عطية، أبو الخير أحمد(1995) **الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث،**أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة المنوفية، المنوفية، مصر.
- العليوي، شيخه(2017)، **حق الإنسان في بيئة سليمة في النظام الدستوري البحريني المقارن،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة البحرين، البحرين.
- العمر، بلال (2011) **: حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة حلب، حلب، سوريا.
- العنزي، خالد حسين محمد، (1997/1996) **حماية البيئة البحرية من التلوث في اطار اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط(برشلونة)1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982(دراسة مقارنة)،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الكويت، الكويت، الكويت.
- القاضي، ممدوح توفيق (1978)، **استغلال الأنهار الدولية في شؤون الملاحة ومشكلة نهر الأردن،** أطروحة دكتوراه، غير منشورة، جامعة القاهرة، القاهرة، مصر.
- المسيكان، محمد عبدالله (2012) **حماية البيئة:دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون الكويتي،** رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.
- المعيوف، حسن محمد (1425-1426 هـ) **الحماية الجنائية للبيئة في تشريعات مجلس التعاون لدول** الخليج العربية، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية.

- نعناع، عبدالله (2011) **دور المحكمة الدولية لقانون البحار في حماية البيئة البحرية**، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة حلب، حلب، سوريا.
- وليد غسان عبد الله،(2016) **مدى فعالية الاليات الدولية لحماية البيئة لبحرية من التلوث**، أطروحة دكتوراه ، غير منشورة، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن.
- يحيي، قانة (2014) **الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة**، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة قسنطينة، قسنطينة، الجزائر .

ثالثاً: المجلات والدوريات

- أبو الوفا، أحمد(1990)، شروط المسؤولية الدولية، **مجلة الدبلوماسي**، العدد 13.
- إسلام، أحمد مدحت (1990) : التلوث مشكلة العصر، كتاب عالم المعرفة، سلسلة كتب ثقافية شهرية، **المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب**، الكويت،العدد 152 .
- الأشعل، عبد الله (1980) : حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث، **المجلة المصرية للقانون الدولي**، العدد 36.
- عبد الهادي،عبد العزيز (1986) : **تقرير لجنة القانون الدولي الخامسة أعمال دورتها السادسة والثلاثين سنة 1984**- الجزء الثاني نيويورك.
- المدني، إسماعيل(2005)، الآثار البيئية للتلوث البحري في البحرين، **مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية**، العدد50.
- مرزوق، حسن عبد الله(2008)، التلوث النفطي وخطة الطوارئ، مملكة البحرين، **تقرير الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية والبيئية والحياة الفطرية**، الإدارة العامة لحماية البيئة والثروة البحرية.
- النعيمي، عبد الوهاب (2010) : **صحيفة العدالة زيادة**، العدد 2010/3.
- الوداعي، شبر إبراهيم (2013) : التعاون البيئي، **صحيفة الوسط البحرينية**، العدد 4122 - الجمعة 20 ديسمبر 2013م الموافق 17 صفر 1435هـ .

رابعاً: القوانين والإتفاقيات

- قانون البيئة البحريني مرسوم بقانون رقم 21 لسنة 1997.
- قانون البيئة الكويتي رقم (21) لسنة 1995 .
- قانون حماية البيئة الإماراتي .
- قانون حماية البيئة البحريني .
- قانون حماية البيئة القطري .
- قانون حماية البيئة القطري .

- قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث العماني رقم (10) لسنة 1982 .
- قانون حماية الحياة الفطرية في مملكة البحرين لسنة 1995 وتعديلاته.
- النظام العام لحماية البيئة السعودي .
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام1982 .
- الاتفاقية الدولية لمنع إلغاء المخلفات في البحر، عام1972.
- اتفاقية للندن لعام 1954 والخاصة بمنع تلوث البحر بالنفط.
- مقابلة شخصية مع ا.حسن العتيبي، تاريخ 2016/12/4، باحث قانوني، المجلس الأعلى للبيئة في مملكة البحرين.

خامساً : المواقع الألكترونية

- محمد، سعيد(2011)، كارثة بيئية بسبب تدمير السواحل البحرينية، صحيفة الوسط البحرينية، العدد2116، متوفر على الرابط الإلكتروني: **www.alwaseet.com**
- جريدة الوسط البحرينية العدد 201 - الأربعاء 26 مارس 2003م الموافق 22 محرم 1424هـ **http://www.nuwab.bh/wp-content/upload/pdf**
- صحيفة الوسط البحرينية(2014)، البيئة البحرية في مملكة البحرين، التلوث وأسبابه، العدد 2531، متوفر على الرابط الإلكتروني: **http://www.alwasatnews.com/.**
- **http://www.legalaffairs.gov.bh**
- **http://www.lazemtefham.com/2015/02/blog-post_40.htm**
- **http://www.nuwab.bh/wp-content/upload/pdf**
- **http://memac-rsa.org/en/home**
- **/http://alqabas.com/292194**
- **https://article.wn.com/view-lemonde**
- **https://article.wn.com/view-lemonde**
- موقع وزارة الخارجية البحرينية **http://www.mofa.gov.bh/Default.aspx?tabid=8783&language=ar-BH**
- موقع البيئة القطري **http://www.ausde.org**
- قانون البيئة الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة **http://www.ausde.org**
- **.https://article.wn.com/view-lemonde**

INTERNATIONAL AND REGIONAL LEGAL RULES TO PROTECT THE MARINE ENVIRONMENT IN THE ARABIAN GULF KINGDOM OF BAHRAIN CASE STUDY

By

Aisha Rashed Abdul Rahman Al Abdul Aziz

Supervisor

Dr. Mahasin Mohammed Al-Jagoub, Prof

Co- Supervisor

Dr. Abdel Salam Hamash

ABSTRACT

This study aims to identify the most important factors that achieve the legal rules for the protection of the marine environment through joint cooperation between the countries of the Gulf region, specifically the Kingdom of Bahrain under the influence of the provisions of international law, and to indicate the compatibility of legislation in force in the GCC, And development in the field of marine environmental protection.

The first chapter deals with the concept of marine pollution, its manifestations and sources. The second chapter deals with the legal system of international responsibility for the damages of pollution of the marine environment. Chapter III It came to show the compatibility of Bahraini laws with the international conventions for the protection of the marine environment, and finally reached a range of results, the most important of which:

1. The conventions and treaties to which the Kingdom of Bahrain has acceded are not sufficient to deal with marine pollution, with the multiplicity of environmental sources and the existence of old legislation issued in 1996, which is incompatible with the emergence of modern concepts and the multiplicity of sources of environmental pollution.
2. Integrating Bahraini environmental legislation and modernizing the Bahraini environmental law of 1996 because it has become an old law. It includes old terminology, needs updated concepts, expands its provisions by addressing all types of pollutants, and sets strict and deterrent penalties for violators.

Keywords: International Environmental Law, International Liability, Marine Pollution, Bahrain Environmental Law.